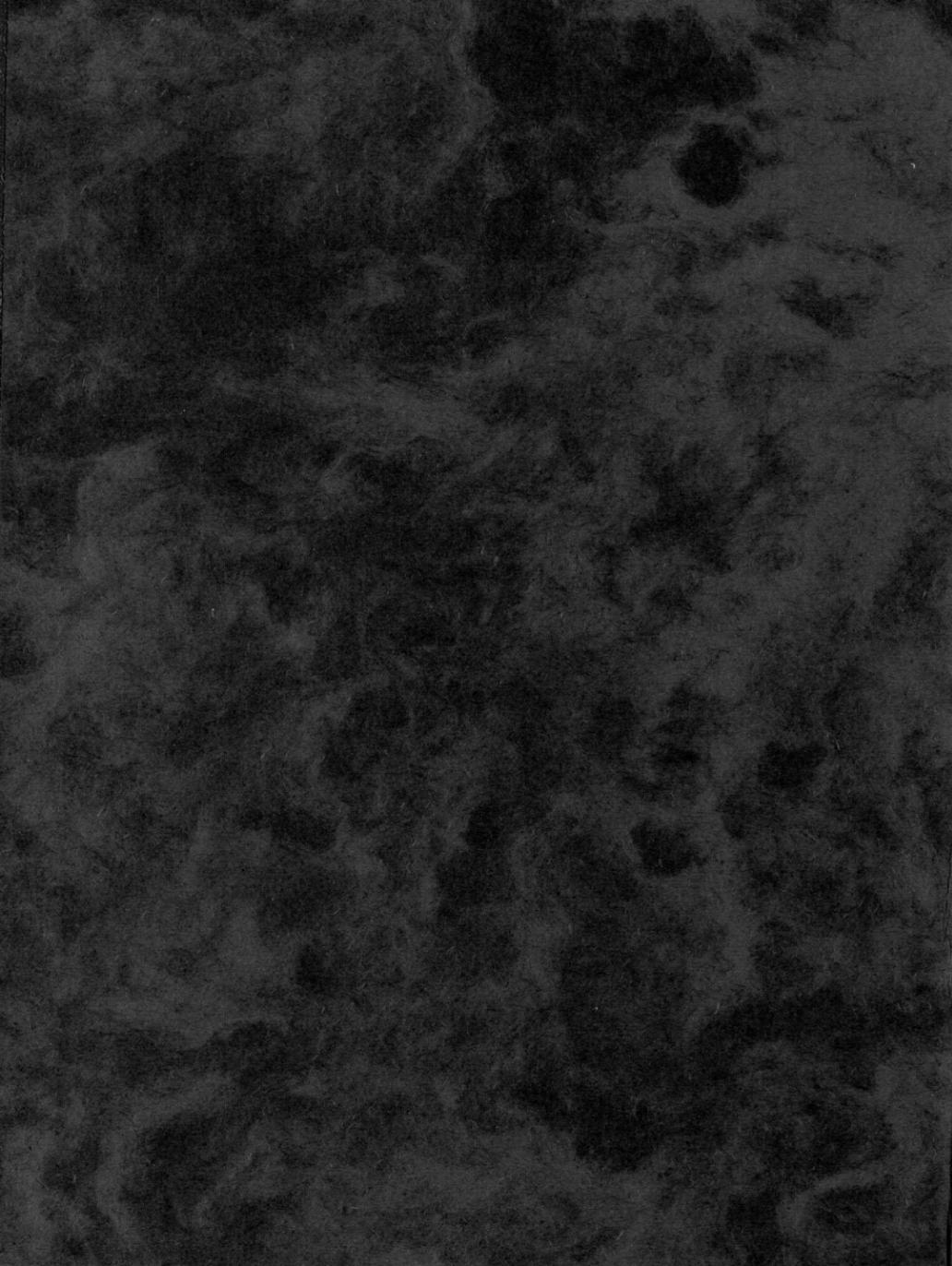


il porto di Bari

ATICI

CA







I. S. A.
VENEZIA

BIBLIOTECA

1. e. 99

acq. 1 str. 1/29

il porto di Bari

PORTI D'ITALIA

Collana di illustrazioni storiche, geografiche,
tecniche, economiche, statistiche e tariffarie

diretta da

VITTORIO AMEDEO CARAVAGLIOS

NAPOLI - Viale Michelangelo 50 - Tel. 18409

Volumi in 16°, riccamente dotati di carte e piante; veri e propri breviari portuali, periodicamente ristampati ed aggiornati, compilati con la diretta collaborazione di competenti, tecnici, enti, studiosi ed organizzazioni locali.

IN PREPARAZIONE:

Ancona	Livorno	Torre Ann.
Brindisi	Messina	Trapani
Cagliari	Palermo	Trieste
Catania	Ravenna	Venezia
Civitavecchia	Salerno	
Fiume	Savona	Tripoli
Genova	Siracusa	Massaua

Vittorio Amedeo Caravaglios

il porto di Bari

Illustrazione storica, geografica, tecnica,
economica, statistica e tariffaria

Con una introduzione del Prof. MICHELE VITERBO
Podestà di Bari

Pubblicata nel Decennale della Fiera del Levante

PORTI D'ITALIA

NAPOLI — 1939 - XVII

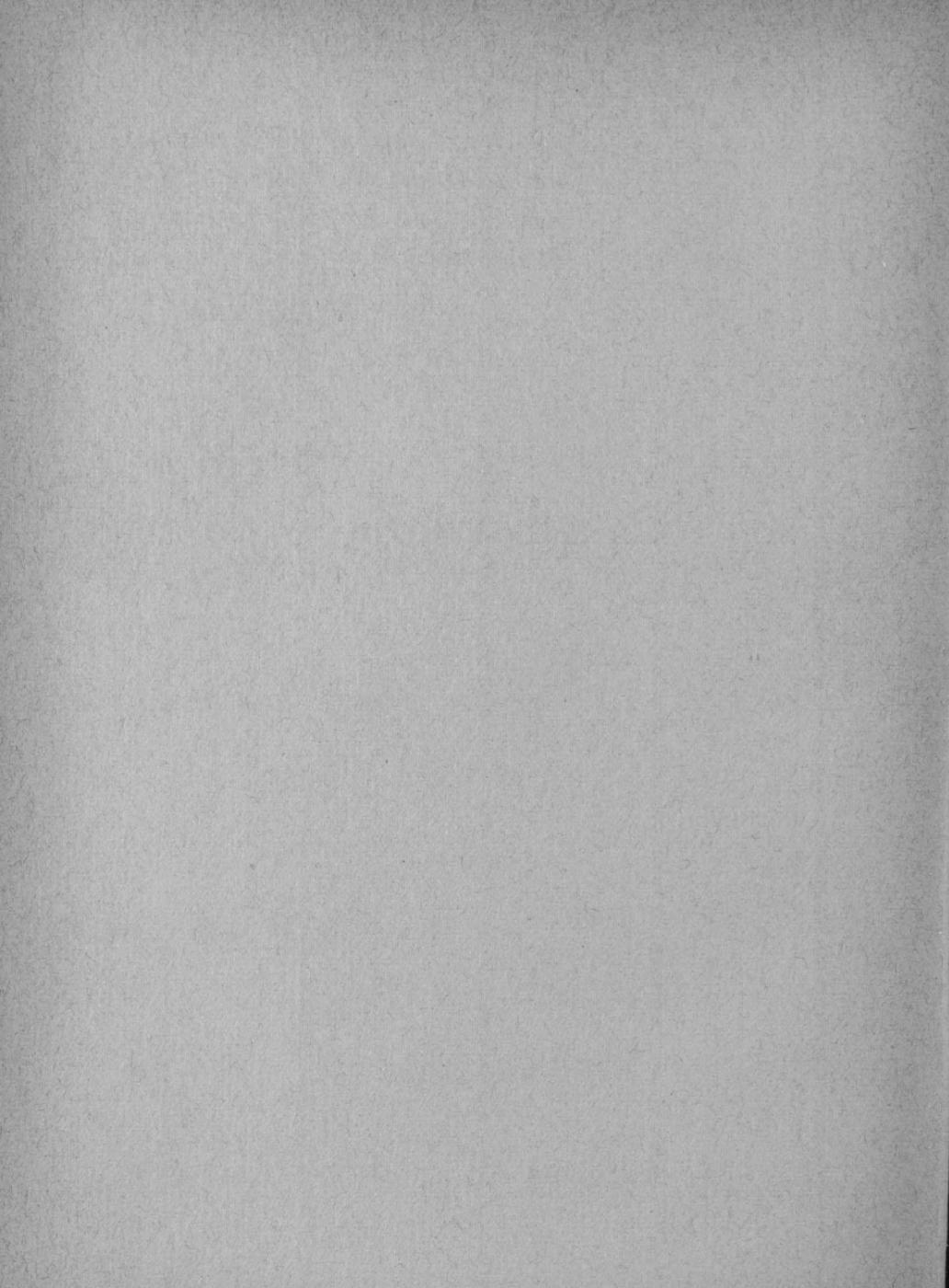
PROPRIETA' RISERVATA

*I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati per tutti
i paesi, compresi i Regni di Svezia, Norvegia ed Olanda.*

" Generoso popolo di Puglia, popolo di agricoltori solidi e di marinai intraprendenti : due categorie di italiani che sono particolarmente care al mio cuore. "

MUSSOLINI

PREFAZIONE



Due saldi motivi mi hanno deciso a dare la precedenza al presente volume in questa Collana di illustrazioni portuali: il « momento » di Bari ed il Decennale della Fiera del Levante.

La celebrazione del Decennale della Fiera del Levante è uno di quegli avvenimenti che pongono una pietra miliare assai presso alla meta; volgersi indietro è bello ed è soddisfacente, quando il cammino è segnato di fede e di tenacia.

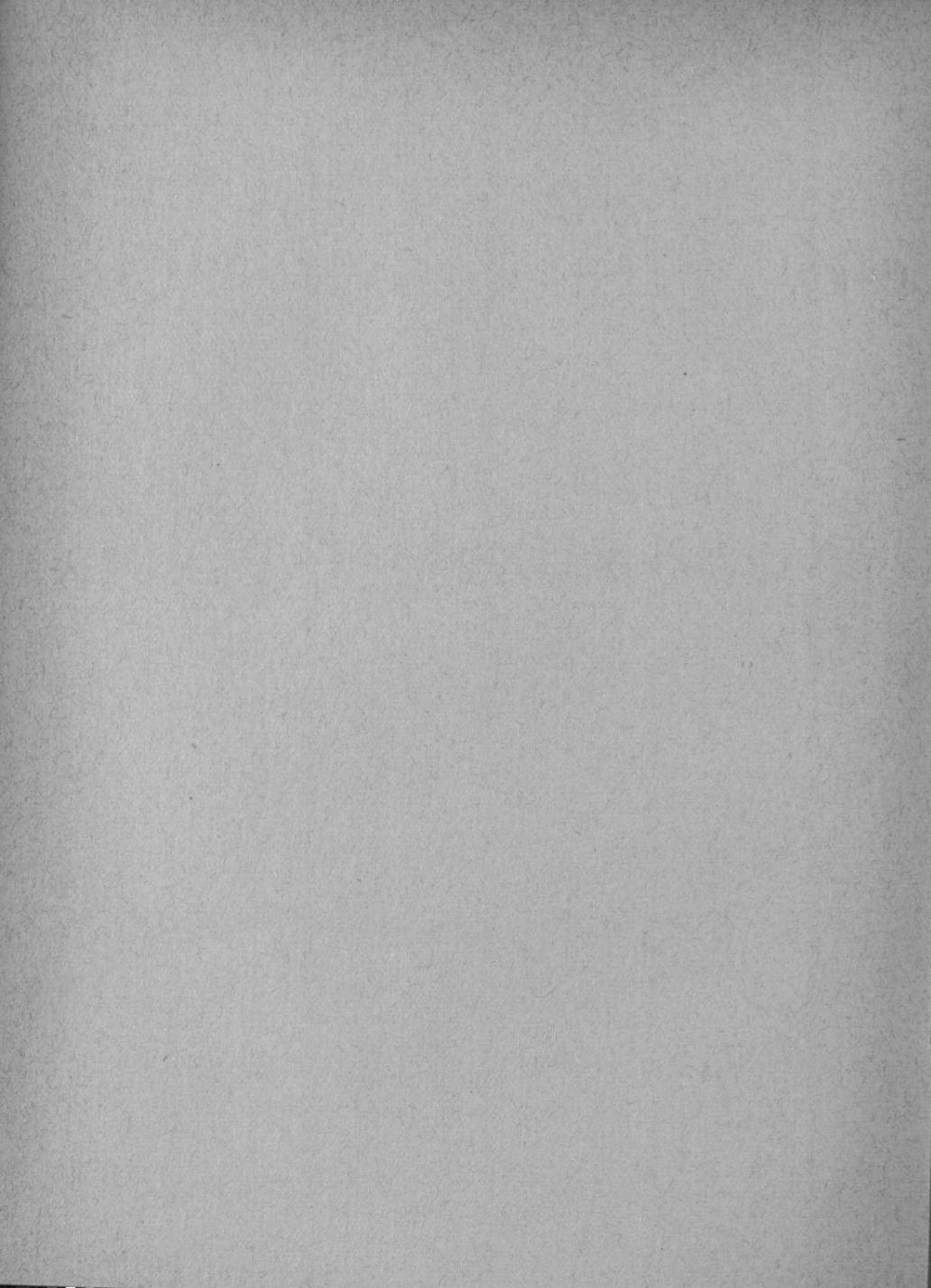
Il « momento » di Bari è quello che traspare lucidamente dalle parole del prof. Viterbo che aprono questo libro; scaturisce, inoltre, da tutto il testo del volume, che in ogni capitolo ha una dimostrazione documentaria, storica, statistica, economica della funzione di Bari, più che mai volta ad Oriente.

L'opera ha certamente qualche lacuna redazionale e tipografica; il breve tempo dato alla compilazione ed alla stampa, giustifica sufficientemente ogni imperfezione di questa prima edizione.

Fido che l'anno venturo, poichè è mia ferma intenzione di pubblicarne successive edizioni aggiornate anno per anno, l'illustrazione del porto di Bari, possa contentare più compiutamente il lettore.

IL COMPILATORE.

L'ORIENTE CI APRE LE PORTE...



L' Oriente ci apre le porte...

Il Mezzogiorno di una volta non esiste più, nemmeno geograficamente. L' Italia si è allargata ed allungata. La Libia è Italia. Il Dodecaneso è Italia. L' Etiopia è Italia. L' Albania è congiunta per sempre all' Italia. Il Mezzogiorno risulta pertanto al centro dell' Impero Fascista, e l' impresa etiopica e l' unione con l' Albania aprono nuove vie ai traffici ed ai suoi commerci.

Napoli e Palermo gravitano verso l' Africa; Bari — e con Bari, superfluo dirlo, Brindisi e Taranto — verso l' Oriente, del quale l' Albania è la porta (1).

Dal tempo di Roma in poi i meridionali non hanno mai avuto possibilità più larghe e più positive per farsi valere, per misurare alla luce della realtà le loro virtù marinare ed espansionistiche.

Mussolini riapre innanzi a loro, in altri termini, i mari e gli oceani che ancora nei decenni addietro essi percorsero da poveri emigrati in cerca di lavoro, che devono invece percorrere e già percorrono come vessilliferi dell' Italia Imperiale

Già il Ministro Guarneri, nella sua ultima esposizione alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, ha chiarito come mentre i traffici mondiali vanno attraversando un nuovo periodo di depressione, l' Italia non solo ha mantenuto un ritmo costante nella sua attività, ma, ciò che più conta, è riuscita a conseguire un notevole miglioramento nella bilancia commerciale, attraverso

(1) **Relazione** all'Assemblea dei soci della Camera di Commercio Italo-Orientale. (Bari, 11 giugno 1939-XVII).

una forte contrazione delle importazioni ed un aumento nelle esportazioni; infatti è noto che nel primo quadrimestre del 1939 si è avuto un miglioramento di 923 milioni di lire nella bilancia commerciale italiana.

La caratteristica degli scambi con i Paesi dell'Oriente europeo, asiatico ed africano consiste frattanto in questo; che essi non interferiscono con la politica autarchica ed anzi possono efficacemente contribuire agli sforzi che si vanno compiendo per l'autarchia valutaria.

Sappiamo a tale riguardo che le nostre forniture a quei mercati si riferiscono principalmente a prodotti finiti e semilavorati, mentre d'altra parte si ritirano dall'Oriente in proporzione considerevole materie grezze per le industrie, ed è appunto verso questo gruppo di importazioni che sempre più va orientandosi il commercio estero italiano, ed ancor meglio si indirizzerà quando sarà soddisfatto il fabbisogno straordinario di macchine ora esistente per il rapido sviluppo dell'attività industriale ai fini autarchici.

I mercati orientali, che nel 1922 assorbivano appena, in complesso, il 18 % della esportazione italiana, hanno assorbito nel 1937, il 30 % della stessa esportazione, omettendo dal computo i territori del nostro Impero. Date le difficoltà dei tempi l'aumento è certo un indice espressivo delle possibilità in atto e di quelle future.

Nè va trascurato il sensibile aumento che si riscontra nelle vendite di prodotti italiani sui mercati asiatici, segnatamente su quelli dell'Estremo Oriente, un tempo quasi del tutto preclusi al nostro movimento commerciale e sui quali primo a richiamare l'attenzione delle nostre categorie economiche, negli anni in cui fu Consolle Generale a Shanghai, fu S. E. Galeazzo Ciano.

L' Italia, dunque, sotto le insegne del Fascio Littorio torna a battere le vie dell' Oriente che sono le vie dei nostri padri. I « passaggi obbligati » per il lavoro e gli scambi dell' umanità sono ancora purtroppo nelle mani degli Stati plutocratici che estorcono a uomini e merci una specie di diritto di pedaggio, in grande stile, come a Suez, o controllano il movimento del naviglio e del commercio, come a Bab el Mandeb, Mozambico, a Singapore; ma l' Italia di Mussolini prosegue invincibile nella sua rotta.

Essa ha ingigantito la sua marina mercantile, che è ormai una delle prime del mondo, che tiene il secondo posto a Suez e il primo nei grandi porti levantini di Salonicco, di Istanbul, di Beirut. Marina mercantile che è in continua ascesa come ha ultimamente documentato il Ministro Benni, quando ha comunicato che sono oggi in costruzione navi tecnicamente perfette per tonn. 400.000 e che in dieci anni l' aumento di nuove navi salirà a 2 milioni di tonnellate.

Il segreto del successo nell' attuale fase dell' economia mondiale è nel ritirare materie grezze dall' Oriente ed esportarvi prodotti manufatti e macchine. Tutto ciò presuppone però una trasformazione industriale in grande stile che va dalla lavorazione dei prodotti agricoli all' industria pesante. O oggi o mai più, dobbiamo dire noi italiani del Mezzogiorno a noi stessi, e questo è il monito che fin d' oggi proviene dalla Triennale d' Oltremare che Napoli organizza con ritmo febbrile, come è il monito che da dieci anni si leva dalla nostra Fiera del Levante. Siamo ad una svolta decisiva e forse definitiva nella nostra vita e nella nostra storia economica. Occhi aperti dunque e nervi a posto.

La conquista dell' Impero ha un profondo si-

gnificato anche dal semplice lato degli scambi. Nel 1938 il fabbisogno delle merci nel territorio dell' Impero si è aggirato intorno ai 2 miliardi di lire e fra i vari prodotti importati molti possono essere forniti in misura notevole dal nostro Mezzogiorno.

Si tenga conto che i maggiori porti pugliesi, Bari, Brindisi, Taranto, sono a distanza relativamente breve da Suez e che quindi anche per questo essi debbono avere più frequenti rapporti con l' Impero. Per Bari, ad esempio, questi rapporti ancor oggi sono saltuari e difficili.

L' impresa d' Etiopia e quella d' Albania pongono Napoli e Bari, Napoli e la Puglia di fronte a necessità nuove; vorremmo dire a necessità inesorabili di vita e di sviluppo. Fino a ieri il progetto della camionale Napoli-Bari poteva parere un progetto di semplice valorizzazione turistica. Oggi questo progetto è una esigenza di ordine superiore. Il Tirreno e l' Adriatico devono essere meglio collegati fra loro; dev' essere possibile fare il percorso Napoli-Bari in tre ore ed anche meno, attraverso la zona che, dalla Campania alla Lucania, alla Puglia, diventerà nel prossimo ventennio per forza di cose, tutta una grande zona industriale.

L' unione con l' Albania silenziosamente preparata dal fulgido genio di Mussolini, corona otto secoli di storia nostra, vissuta nei porti pugliesi, napoletani e siciliani.

I nostri Re, i Re di Puglia e di Sicilia prima, i Re di Napoli dopo, furono Re d' Albania, le dinastie che hanno regnato nel Mezzogiorno si chiamarono « durazzesche » da Durazzo che era come il perno del Regno. I nostri navigatori, esportatori, commercianti conobbero palmo a palmo l' Albania; sui porti albanesi come su

quelli di tutto il Levante riecheggiavano tutti i dialetti delle città costiere pugliesi, la Soc. Puglia di gloriosa memoria, sorta con capitali baresi è sorretta con audacia barese, controbattette negli anni che il Carducci definì di minorità nazionale, qualsiasi influenza straniera in Albania.

Or dunque quando l'Albania nel nome del Re Imperatore si è congiunta per sempre all'Italia madre, quando noi a Bari abbiamo la sera del 9 aprile ricevuto i Ministri albanesi che si recavano a Roma ad offrire a Vittorio Emanuele III la corona di Skanderbeg, noi abbiamo sentito nel profondo delle nostre anime che non si realizzava soltanto un grande fatto storico, ma che quello era un ritorno alla nostra storia, alla grande storia della Puglia e del Mezzogiorno d'Italia. I venturi benediranno anche per questo nei secoli dei secoli il nome del Duce.

Ora però bisogna animosamente guardare in faccia la realtà; i porti di Puglia hanno un grande retroterra alle spalle, quelli albanesi un retroterra immenso. La rete stradale di cui Mussolini vuol dotare l'Albania porrà questa ultima in immediato contatto con tutta la Balkania e con i più importanti scali del Levante. Di conseguenza gli scambi che potranno aver luogo attraverso la Puglia in Albania ed attraverso l'Albania in Puglia, avranno di sicuro, in capo a qualche anno, un grande incremento. Ciò che occorre quindi è una migliore attrezzatura del nostro retroterra e una maggiore frequenza di rapide linee di navigazione, ben inteso non per la sola Albania; e si badi che Bari negli ultimi anni è rimasta quasi tagliata fuori dalle grandi linee di navigazione.

Quando queste condizioni coesistessero tutti i

porti di Puglia lavorerebbero a ritmo accelerato. Il movimento commerciale dei porti pugliesi si riassume nei seguenti dati (parliamo del solo movimento merci e non di movimento passeggeri e tanto meno di movimento militare, che son fuori della nostra indagine); il porto di Bari — che, come le cifre dimostrano, è in continua ascesa, che ha avuto il suo definitivo collaudo con la impresa d' Albania e che attende dalla giustizia del Duce la sua definitiva sistemazione — ha avuto nel 1927 un movimento di tonnellate 453.000, nel 1938 di 514.024 e nel primo semestre del 1939 ha già raggiunto un movimento di tonnellate 323.246, contro solo 194.200 nello stesso periodo del 1938; Taranto nel 1927, 303.000, nel 1934, 267.000 (mancano i dati degli ultimi anni); Brindisi nel 1927, 179.000, nel 1938, 132.000; Barletta nel 1927, 174.000, nel 1937, 139.000.

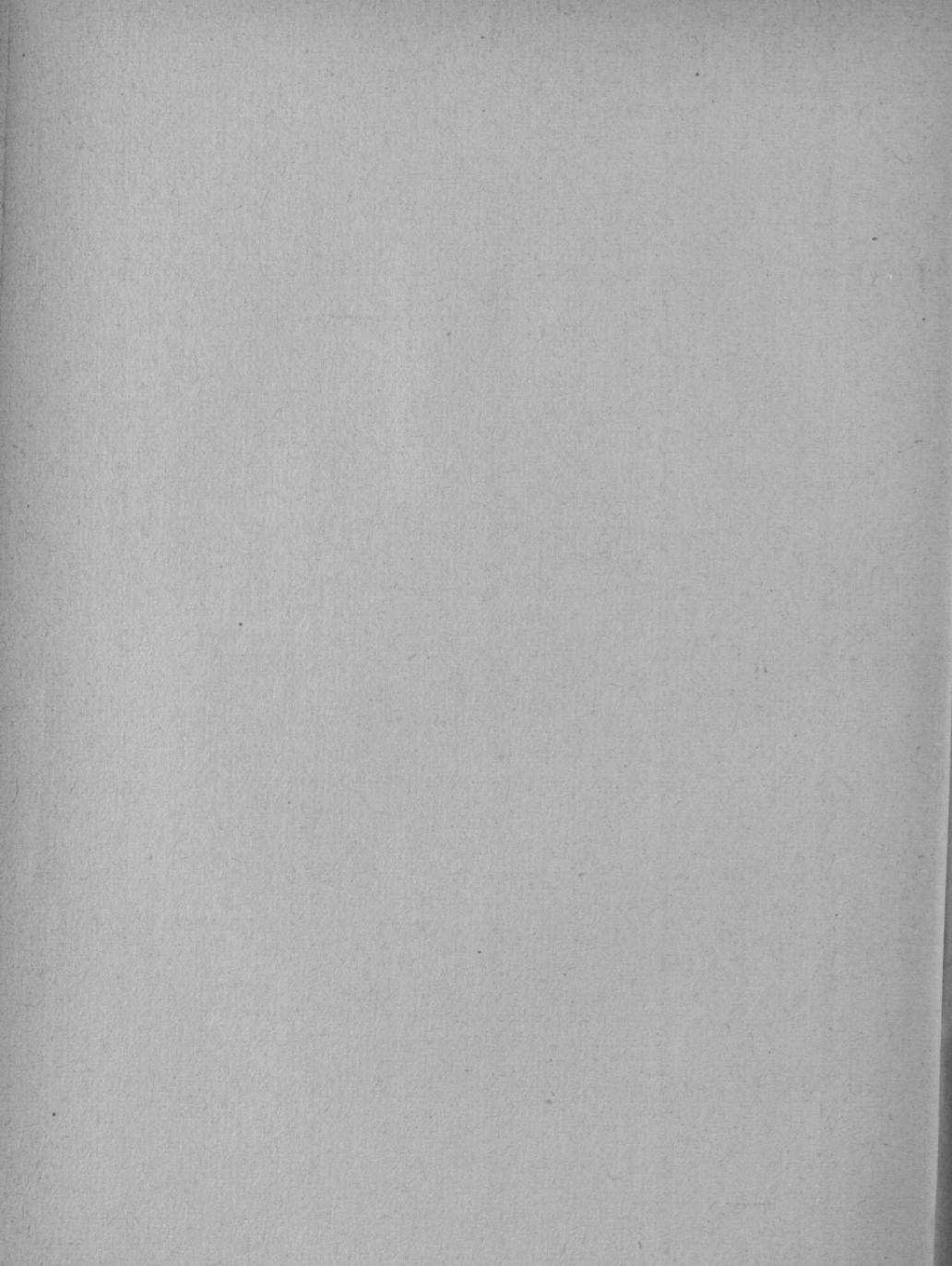
Tra dieci anni, sol che sapremo volere, queste cifre apparranno modestissime.

Quando i traffici sono intensi e fecondi, quando il retroterra è prospero, v' è lavoro per tutti; e la nuova situazione che oggi si profila innanzi al Mezzogiorno dopo la conquista dell' Impero e l' impresa d' Albania è tale che solo una microcefalia cronica ed acuta può tentare per un momento di riportarci indietro al tempo degli sterili e ridevoli dualismi locali.

L'avvenire è nostro e dobbiamo sapercelo guadagnare armonizzando gli sforzi, riconoscendo le situazioni di fatto, gareggiando fra di noi solo in un campo: nel renderci, non per frase retorica, ma per verità sostanziale, sempre più degni dell' amore del Duce. L' Oriente ci apre le sue magiche porte; approfittiamone.

MICHELE VITERBO

PARTE INTRODUTTIVA



BARI È DA DUEMILA ANNI UN GRANDE EMPORIO COMMERCIALE E MARITTIMO.

Il mare doveva ineluttabilmente e presto chiamare ai perenni commerci la Terra di Bari, paese agricolo, produttore in gran copia di beni che non potevano essere totalmente assorbiti dal consumo della popolazione locale, generando così un doppio ordine di movimento commerciale: quello che nasceva pei bisogni primordiali degli indigeni e quello che sorgeva dalla necessità di attivare lo scambio di eccedenze produttive, come gli olii e le mandorle, i vini, e le granaglie.

Agricoltori e marinai, furono, quindi, destinati ad essere i Baresi, e necessariamente vincolati agli scambi delle loro ricchezze.

* * *

È assai incerto quali genti abbiano popolato dapprima la regione dell' Apulia (1).

Ma è fuori dubbio che la civiltà vi progredì assai presto, ed a misura che crescevano i rapporti con l' Oriente. Per la sua posizione geografica privilegiata, quasi nel centro del Mediterraneo, con sviluppo notevole di coste, ricche di seni e porti naturali, sotto un clima mitissimo, a così poca distanza dalla penisola balcanica e greca e dall' Africa settentrionale, essa è come una testa di ponte mediterranea fra l' Occidente e l' Oriente. Di questa felice posizione dovettero accorgersi i navigatori e mercanti Fenici.

(1) Nella compilazione di questa parte introduttiva mi sono avvalso di tutte le opere citate nella bibliografia, ma in particolare, ed ampiamente, della parte storica della pubblicazione « La Terra di Bari » - Trani, 1900.

ci, i quali, per i primi, mossero dall' Oriente per riconoscere e colonizzare tutto il Mediterraneo, e destare i popoli alla vita del mare, delle industrie e dei commerci. Però assai poco si conosce delle peregrinazioni fenicie nell' Adriatico. Maggiori sono le notizie che si hanno sulle relazioni dell' Apulia coi popoli Greci.

Ma sebbene gli scavi praticati in tutta la regione centrale dell' Apulia dichiarino alla evidenza i rapporti esistenti con la Grecia e l' Oriente, tuttavia sempre poco conoscesi del periodo preromano.

* * *

È soltanto dopo la conquista romana che Bari comincia ad avere una netta importanza. Fin dal 573 i duumviri navali della Repubblica, nella lotta con Cartagine, si divisero la guardia delle coste da Marsiglia a Bari, la cui importanza crebbe allorchè, nella meravigliosa sistemazione delle vie operata da Roma nelle provincie conquistate, divenne nodo e capo di strade, rimaste in essere fino ai nostri tempi. Per essa passava la via Appia, dopo avere attraversato tutta la regione interna, secondo l' itinerario Antonino; e vi arrivava la via litorale da Gnatia, che, per Natiolum (Giovinazzo), Respa, Turenium (Tramini?), Bardulos (Barletta?), Aufidena, Salinis, finiva a Siponto. Una terza via la congiungeva direttamente a Taranto, mentre il suo territorio era attraversato da una strada interna, la quale da Gnatia, per Norve, Celia, sboccava a Bitonto. Così Bari diveniva il centro della regione, e, come vuole Strabone, l' emporio commerciale più notevole della costa, durante l' ultimo secolo della repubblica e l' età imperiale. Ed anche al sopravvenire della decadenza l' Apulia conti-

nuò a godere qualche importanza, per avere conservato le relazioni con la Grecia e l' Oriente; ma anche in essa fu grande lo squallore che sopravvenne al crollo del grande Impero.

* * *

In tutto l' alto medioevo il commercio marittimo mediterraneo rimase nelle mani dei Bizantini, fino a quando, dal secolo IX in poi, non vennero gli arabi a contenderne la supremazia. Come nell' antichità i Greci, così nell' alto medioevo i Bizantini ebbero grande azione su tutto il mondo, e la civiltà bizantina, importata e penetrata nelle barbare nazioni d' Europa che si venivano formando, fu elemento importantissimo di progresso, in tutte le manifestazioni della vita. Insieme con la politica e col commercio orientale i Bizantini vi spargevano e diffondevano il loro pensiero neoclassico, le lettere, le scienze e le arti; pertanto un bel velo bizantino ricopre la barbarie dell' Europa di quei secoli. La costa italica orientale, più d' ogni altra, ne subì la benefica azione, a tal punto che i monumenti d' arte bizantina più splendidi e grandiosi, non sono a Costantinopoli, ma a Ravenna.

Le relazioni di commercio con l' Oriente avevano così costante alimento. Le merci orientali e tutti gli articoli di confezione bizantina, i generi di lusso in ispecie, e particolarmente quelli riguardanti il culto cristiano, pervenivano così in Apulia. Le droghe e le spezie, la seta, il cotone ed i manufatti rispettivi, altre stoffe e vestiari di lusso, libri, mobili, paramenti ed oggetti sacri vi erano importati per lo stesso tramite.

Alla fine del secolo X i Baresi godevano a Costantinopoli eguali vantaggi e franchigie com-

mercials degli Amalfitani, Longobardi, e Veneziani.

Sicchè il dominio bizantino fu vantaggioso soprattutto per avere come allevato e favorito i primi timidi passi, che le città costiere tentavano nel commercio marittimo dell' Adriatico e del resto del Mediterraneo.

In virtù di questi inizi, i rapporti di amicizia e di commercio di Bari, con Venezia, Spalato e Cattaro nell' Adriatico, con Costantinopoli e Alessandria in Oriente, si fecero più vivi, e della ricchezza e prosperità derivate dagli allargati traffici son prova i grandiosi monumenti, che si iniziarono nel secolo XI in tutte le antiche o le nuove città dell' Apulia. Alla metà del secolo XI quasi tutte le città dell' Apulia, politicamente ancora sotto l' alta potestà dell' Imperatore d' Oriente, reggevasi in realtà a comune libero, ma quelle che più si avvantaggiarono della libertà e prosperarono nei commerci, furono le città marittime.

Allorchè la loro dipendenza politica cadde sotto i Duchi normanni d' Altavilla, questi giovani dell' importanza marittima raggiunta da queste città, e servendosi dei loro porti e delle loro flotte poterono, per poco, pensare alla conquista dell' opposta riva dalmato-greca dell' Adriatico.

Barletta cominciava a diventare il centro del commercio granario dell' Apulia, mentre Bitonto e Bari erano le piazze più celebri per l' olio: lo *stajo* di Bari, con lo *stajo* pubblico usato a Bitonto, furono per molti secoli le misure internazionali più comuni del commercio oleario. Come uguale importanza ebbe per le granaglie il *tumino* di Barletta.

Nella seconda metà del secolo XI le città co-

stiere di Puglia erano fra le più importanti dell'Italia Meridionale, e gareggiavano in attività marittima e commerciale con le consorelle della costa tirrena. Fra le loro associazioni artigiane la più ricca e più potente era quella dell'arte del mare, che, come dimostrano gli ordinamenti marittimi del 1063, aveva raggiunto in Trani una perfetta organizzazione corporativa.

* * *

Bari aveva tenuto il ruolo di capitale del dominio bizantino in Italia, e ne aveva gli splendori.

Sorgevano chiese monumentali, e gli Arcivescovi che la reggevano erano potentissimi; nelle sue mura eravi doviziosa nobiltà latino-greca e longobarda; i suoi mercanti e marinai estendevano i loro rapporti da Costantinopoli ad Alessandria. Nel primo trentennio del sec. XI si iniziava la fabbrica della Cattedrale, ed allorchè i marinai baresi riportarono trionfanti in patria il corpo del Santo di Mira, rapito in Oriente, tutti gli ordini della cittadinanza unironsi per edificare una basilica, il cui splendore doveva emulare i monumenti di tutti i tempi.

A questo periodo di tanta prosperità e grandezza delle città di Puglia sopraggiungevano le Crociate. L'Apulia vi prese parte assai importante, perchè la costa pugliese, con i suoi porti spingentisi quasi fino nel centro del Mediterraneo, era come la scolta più avanzata di tutto l'Occidente verso il Levante. Le flottiglie dei marinai baresi, tranesi e brindisini, servirono al gran passaggio dei crociati accorsi in questi porti da tutto l'Occidente, e ad esse si aggiunsero le galee militari normanno-pugliesi, che da Brindisi facevano rotta per i lidi di Soria.

I pugliesi già conoscevano i lidi e i mari di levante; la loro esperienza crebbe, i rapporti con la Romania, la Siria, l' Egitto moltiplicaronsi. Negli ultimi anni del secolo XI, ed in tutto il seguente, dai porti di Puglia andavano e venivano al Regno cristiano di Gerusalemme innumere prori.

Soltanto leggendo le cronache e i documenti delle crociate dei secoli XII-XIII, si può avere un' idea esatta dell' importanza delle città costiere di Puglia nei rapporti con l' Oriente.

La Puglia fu una vera e propria base di operazioni per l' Oriente.

Le galee dell' Ordine gerosolimitano si armavano nei porti di Barletta, Trani, Bari, Brindisi, e nei loro arsenali si riparavano: quivi scaricavano e caricavano da e per la Palestina armi e vettovaglie, delle quali era l' Apulia abbondantissima; e spesso imbarcavano nuove schiere di crociati. L' Ordine aveva vaste masserie a Troia, a Gravina, a Venosa e in tutta l' Apulia e la Basilicata, donde trasportavansi alla marina immensi carichi di granaglie.

In cambio, droghe e spezie, seta grezza e lavorata, pietre e metalli preziosi, mobili ed ornamenti, libri ed altri articoli di lusso e religiosi, di fattura bizantina, erano trasportati dai mercanti e marinai pugliesi dai porti di Siria e di tutto l' Oriente in quelli patrii, donde diffondendosi per l' Italia meridionale, fino a Monte Cassino.

All' epoca dei Re normanni, da Ruggiero II a Guglielmo il Buono, la potenza dei re di Puglia e di Sicilia era rispettata e temuta in tutto l' Oriente, e le loro flotte in vela pel Levante riportavano sempre gloriosi successi.

Intanto comuni più importanti di quelli di Puglia erano venuti acquistando una grande potenza marittima in tutto il Mediterraneo, e ben presto i mercanti ed i marinai di Bari, Barletta e Trani, trovaronsi a lottare con quelli di Venezia, Pisa e Genova, la cui libertà ed indipendenza politica era andata sempre crescendo. Tuttavia, finchè lo stato, che s'era costituito sotto il nome di Regno di Puglia e di Sicilia, fu retto da principi savi e desiderosi di conservare una grandezza politica corrispondente alla prosperità interna, gli interessi commerciali delle città pugliesi furono sempre energicamente difesi. Venezia in particolar modo, acquistando il predominio marittimo nell'Adriatico, tendeva ad estenderlo, con lavoro lento e tenace, anche in Oriente. La costa di Puglia con i suoi porti, ai quali faceva capo tutta l'attività agricola e commerciale dell'Apulia e dell'interno della penisola, era un punto di appoggio e di approdo assai utile per le navi veneziane che andavano e venivano d'Oriente. Così pure era spesso per le navi pisane e genovesi. Cosicchè, a poco per volta, gran parte del commercio orientale cadeva in queste mani, che cominciavano a disputarsi la supremazia marittima e commerciale del Mediterraneo.

* * *

La saggezza dei Re di Sicilia si volse allora alla collaborazione: Re Ruggiero II fu il primo a concludere un trattato d'amicizia e di commercio con la repubblica di Venezia, trattato confermato ed ampliato dai due Guglielmo che gli succedettero.

Anche ai mercanti delle repubbliche di Pisa e Genova venne, in seguito, concessa libera pratica nei porti del Regno, di modo che dalla con-

correnza di veneziani, pisani e genovesi ne venne, se non altro, qualche positivo vantaggio alla popolazione.

* * *

Particolare menzione meritano le relazioni commerciali con Amalfi.

Nel commercio pugliese già da tempo comparivano gli articoli dell'industria amalfitana, in particolare tessuti ed ornamenti. Ma nel secolo XII le colonie amalfitane in Puglia crebbero di importanza; non vi era porto di mare o città interna, dove non si fossero stabilite e dove non si mostrassero attivissime. Specialmente dopo la distruzione della libertà ed indipendenza politica della loro patria, moltissime famiglie amalfitane di Scala e Ravello esularono in Puglia, dove trovarono accoglienze assai liete. Le loggie e case già prima possedute a Bari, Barletta, Trani, vennero allargate quasi a quartieri, e si diffusero a Molfetta, Giovinazzo, Monopoli, e, nell'interno, a Conversano, Bitonto, Terlizzi. Quelli che vollero, acquistarono i diritti di cittadinanza pugliese; gli altri conservarono i propri diritti ed ebbero riconosciute anche le loro consuetudini civili e commerciali. Erano nobili e plebei, mercanti e marinai, ma tutti rassegnati a vivere nella nuova patria: si dettero al cabotaggio marittimo ed al piccolo commercio di terra; vi impiantarono le loro industrie ed arti, e gareggiarono efficacemente con gli ebrei.

* * *

La prima metà del secolo XIII è un periodo della maggiore importanza per l'Apulia. L'amore che Federico II le portò fino alla sua morte, il frequente soggiornare nelle sue città, che ab-

belliva di templi, palagi e monumenti, le lotte sostenutevi, legano indissolubilmente il nome del grande imperatore svevo alla fortunata Terra di Puglia, sì da farlo ritenere, nella tradizione popolare e nella dottrina, come uno dei suoi figli. Come accrebbe le castella e le fortificazioni nell'interno della regione, così curò che tutta la costa adriatica del regno, già ricca di porti e di approdi favorevoli al commercio, fosse anche ricca di difese temibili ad ogni nemico. I castelli più formidabili erano senza dubbio quelli di Lucera, Barletta, Trani e Bari: il primo, nel centro di Capitanata, aveva importanza precipuamente politica; gli altri, con le torri sporgenti sul mare, importanza anche commerciale.

Federico II animò con i suoi favori le città marittime e commerciali del regno, e seguì dapprima la politica dei trattati di commercio con le repubbliche marittime italiane; fra i trattati il più antico è quello fatto con Genova nel dicembre del 1200.

E intanto egli apportava continue innovazioni per migliorare le condizioni economiche del regno e per riordinare la legislazione. Nel 1222 abolì la moneta amalfitana del *tari*, e mise in corso i nuovi denari coniatati a Brindisi.

Volle conoscere tutto quanto si era fatto dai tempi di Ruggiero in poi, sia per il governo generale che pel reggimento dei singoli Comuni, ai quali volle rispettati i *bonos usus et consuetudines approbatas*. Perciò non contento di attingere alle costituzioni scritte lasciate da Ruggiero e dai successori, si rivolse ai più vecchi e savi cittadini. Nel 1230 ordinò a ciascuno dei giustizieri del regno d'inviargli quattro cittadini, che sapessero informarlo a questo riguardo; e fu da

tutto questo lavoro che venne fuori, l'anno dopo, il *codice di Melfi*.

Volle, infine, stabiliti definitivamente i grandi mercati annui o *fiere*, le quali, per le franchigie godute in quei dati giorni, erano fattore di notevole incremento al commercio interno ed esterno. Tre grandi fiere ebbe, così, la Puglia: quella di Lucera, unita alla festa di S. Giovanni Battista; la fiera di Bari, che durava dal giorno della Maddalena a quello di S. Lorenzo; e l'altra di Taranto, da S. Bartolomeo alla Natività della Vergine.

La vita commerciale trasferivasi così alternativamente nei maggiori centri di produzione e di attività del regno, formando come dei mercati mobili di attrazione e di convegno commerciale dell'Italia meridionale.

La politica commerciale fatta da Federico II, per larghezza ed originalità di vedute, è tale che soltanto trova un riscontro con quella seguita dai maggiori stati d'Europa alla fine del secolo XIX.

Con le stesse repubbliche marittime italiane egli non ebbe debolezze, ma fece loro concessioni solo in compenso di altre che aveva per i suoi sudditi. Venezia, divenutagli ostile dapprima celatamente e poi in palese, fu da lui trattata energicamente, come avvenne di Genova, nonostante che da questa egli avesse tratto i migliori uomini di mare che lo servirono, come il Doria, Ansaldo Mari e Niccolino Spinola. Pisa, invece, gli fu sempre fedele.

Mercè la sua oculata politica, si può affermare che verso la metà del secolo XIII il regno di Sicilia predominava nel Mediterraneo, dai mari d'Oriente alle colonne d'Ercole, e grande libertà regnava nel commercio.

* * *

Particolare cura volse il grande Federico ai porti di Puglia, facilitando ed accrescendo in tal modo il commercio marittimo della regione. Trani e S. Cataldo erano i migliori e più frequentati della costa. A San Cataldo, il disegno che raggiò nell'alta mente di Federico II nel 1222, con una concezione di gran lunga superiore alla tecnica navale del suo tempo, è una delle più ardite affermazioni di Bari odierna, e da quella punta storica parte oggi uno dei colossali bracci che racchiudono l'arco del grande porto moderno.

Alla guardia dei porti veniva eletto, dall'università, il *protontino*, ma Federico vi aggiunse altri ufficiali perchè meglio vigilassero, di giorno e di notte, che non avvenissero furti e contrabbandi, che si visitassero le navi nuove arrivate, per saperne e registrarne le generalità; che si custodissero i resti di naufragi accaduti sulle spiagge, tenendoli a disposizione della R. Curia, e così via.

Concludendo, l'età di Federico II è una delle più importanti e delle più luminose per la storia economica e civile della Terra di Bari, e la solenne documentazione dei monumenti che essa ha tramandato ai posteri, ha illuminato, come vivida face di civiltà, i secoli sopravvenuti, ed ancora oggi si impone all'ammirazione del mondo

* * *

Con la inattesa scomparsa di Federico, protagonista di una delle lotte più grandiose, e con la caduta della Casa Sveva, caduta che già tragicamente si delineava, il Regno ebbe anni di grande depressione economica.

Tali condizioni migliorarono per poco sotto

Manfredi, non ostante che la lotta con la Chiesa fosse entrata nel periodo acuto. L'attività commerciale pugliese-veneziana tornò a farsi viva; i prodotti agricoli, che in tanta abbondanza l'Apulia produceva, ripresero la via di Venezia, della Dalmazia e dell'Oriente, e gli articoli del commercio orientale e i prodotti delle industrie veneziane ebbero sfogo su tutti i mercati pugliesi. Appunto perchè questi scambi e comunicazioni fossero più frequenti e proficui, i principi Svevi allargarono la mano nel concedere franchigie e libertà di commercio sia ai mercanti regnicoli che ai forestieri.

Manfredi favorì e protesse i rapporti con l'Oriente e la Romania, alla quale era legato anche da parentele. Con le repubbliche marittime italiane, le quali avevano accumulato molti interessi in Puglia, si attenne alla politica dei trattati di commercio praticata dal padre. In uno stesso anno, 1257, concluse il noto trattato con Venezia e quello con Genova: le concessioni fatte da Manfredi a queste due repubbliche si compensavano ampiamente con quelle da esse fatte ai mercanti regnicoli.

Da questi trattati, e dai successivi diplomi regi del '59 e del '61, appare evidente la continuità della politica commerciale serbata dai tempi di re Guglielmo II in poi, facendosi persino la distinzione fra gli *antiqua jura* fiscali dell'età normanna ed i *nova statuta* riordinati da Federico II. Minori concessioni fece Manfredi ad altre repubbliche marittime, che avevano relazioni di commercio con la Terra di Bari. Erano tra queste la città di Fermo e quella di Spalato, che riuscì a farsi perdonare gli atti di pirateria consumati da alcuni suoi mercanti, ed a essere riammessa nella pratica del regno.

Il passaggio avvenuto poco dopo la metà del secolo XIII, dalla dinastia sveva a quella angioina, fu pel reame di Puglia e Sicilia come uno strappo rapido e violentissimo da un'età di grandezze politiche, civili e morali ad un'altra di decadimento grave ed esiziale. Arrigo VI, ed ancor meglio Costanza ed il figlio Federico II, eransi sforzati di far scomparire, nel governo del regno, ogni soluzione di continuità, fra se stessi ed i principi normanni loro predecessori. Invece gli Angioini, stranieri affatto all'Italia, operarono, in un primo tempo, tutto in odio e contro quanto avevan fatto lo scomunicato imperatore e gli esacrati suoi figli. Gli stessi pontefici aizzarono quest'odio, volendo cancellare ogni memoria della casa di Svevia.

L'ultima risorsa rimasta alla Terra di Bari ed alla Puglia era l'esportazione ed il commercio del frumento, dei cereali e delle altre produzioni agricole; ma se ne impadronirono i fiorentini, tanto che nelle stesse città di Dalmazia, e fino a Venezia, i Peruzzi, i Bardi e gli Acciaiuoli mandavano a vender grano di Puglia. Tutta la quantità disponibile era da essi accaparrata, ed i mercanti veneziani od altri, anzichè chiedere licenza al re per l'apertura dei porti all'esportazione, come avevano fatto prima, dovevano invece venire a patti con quelli, sottostando a tutte le condizioni volute.

Il mal governo nel regno crebbe alla morte di Re Roberto, sotto la regina Giovanna sua nipote, nè diminuì cogli Angioini di Durazzo, sicchè il secolo XIV è il più triste periodo della storia di Bari. Le guerre continue, esterne e civili, il frequente succedersi della peste nera e di altre epidemie, gl'innumerevoli soprusi operati dai

regi ufficiali, resero le condizioni del commercio sempre più difficili, aggravate dalla poca sicurezza delle strade per il gran numero dei ladroni che le infestavano, e dalle angherie dei baroni.

Rimasero ancora importanti le fiere annuali, celebrate nella ricorrenza della massima festività religiosa per ciascuna città, ma non tutti gli anni riuscivano bene o potevansi fare; e talora finivano anch'esse in una gran ruberia, malgrado le franchigie concesse perchè vi accorressero mercanti d'ogni dove.

Le stesse relazioni con la Romania e l'Oriente, tradizione dell'Apulia, erano ormai quasi scomparse.

Tutti gli articoli che i porti pugliesi ricevevano dapprima direttamente dai porti orientali, ora si aspettavano dalle navi venete o genovesi, essendo caduto in potere delle repubbliche di Venezia e di Genova il monopolio del commercio marittimo e degli scambi con l'Oriente.

Le condizioni politiche del regno, nelle ultime decine d'anni del secolo XIV e nelle prime del seguente si fecero così sempre più gravi: l'Apulia fu teatro di aspre guerre civili, per cui si rinfocolarono le inimicizie e gli odi fra comune e comune, onde era per scomparire del tutto ogni avanzo di prosperità economica e commerciale.

* * *

Nella prima metà del secolo XV sotto Ladislao, ed ancora più sotto Giovanna II, vi è ancora un risorgimento economico dell'Apulia.

Bari e Trani si rendono di nuovo le piazze marittime più importanti della Regione, dando tali manifesti segni di indipendenza economica



LA CITTÀ DI BARI CAPITALE DELLA TERRA DI BARI NEL REGNO DI NAPOLI

Veduta panoramica di Bari nel 1700, dall'opera del
Salmon - **Lo Stato di tutti i paesi e popoli del mondo.**
Vol. XXIII: **Descrizione del Regno di Napoli.** (Edizione
di Venezia 1761).

da indurre Venezia a cercare di intendersi direttamente con le *università* delle due città marine, le quali riprendono la loro importanza, trattando da pari a pari con la repubblica di S. Marco.

Gli scambi relativi divennero, pertanto, assai intensi.

A Bari risiedevano i Marino di Venezia, che importavano panni di lana, e così Paolo Contarini, Giovanni di Piero della Giudecca, grandi esportatori di olio, specialmente di Bitonto. Daniele Contarini aveva ragioni fino in Basilicata, e, insieme al socio Gian Vittorio Contarini, caricava ogni anno nel porto di Bari navi d'olio per Venezia. Gli stessi Bragadino, divennero famosi esportatori di olio di Bitonto e delle altre città di Terra di Bari, mentre moltissimi altri non trascuravano il commercio delle spezie ed il piccolo credito, largamente esercitato in tutta la Puglia.

I grandi mercanti e capitalisti veneziani erano circondati e seguiti da un gran numero di loro agenti e piccoli commercianti, che si spandevano dappertutto.

Nomi gloriosi delle famiglie veneziane del secolo XV facevano di anno in anno in Puglia affari di centinaia di migliaia di *ducato veneti*, allora la moneta di maggior corso. E con il loro commercio e con gli scambi reciproci ravvivavano le fonti della ricchezza delle città pugliesi, mentre pur tanta ne traevano in vantaggio loro proprio e della repubblica.

Eppure tutto questo movimento, tutta questa vita, non veniva semplicemente dal di fuori, non erano soltanto delle forze esterne che venivano a sfruttare il paese; ma a queste congiungevansi ancora delle forze interne, indigene; in maniera

che un animato flusso e riflusso di reciproci scambi allietava e faceva prosperare tutte le città di Puglia.

Vi pervenivano gli articoli di lusso più costosi che figuravano sul mercato veneziano: la seta ed i suoi manufatti, il damasco, il velluto, i trapunti, i ricami, le mode dei vestiti, gli anelli, i vezzi di corallo, perle, rubini, gli scignini di metallo, gli specchi, i quadri sacri, e quanti altri più belli arredi ed utensili splendevano nei fondaci e nelle botteghe di Venezia, diffondevansi in Puglia.

In contraccambio dai suoi porti imbarcavansi giornalmente, alla volta di Venezia, carichi enormi di olio chiaro palino, e grosse partite di grano, frumento, mandorle, zafferano; e da una parte e dall'altra le compagnie si facevano gran credito.

A tal punto la ricchezza economica e l'importanza commerciale di Terra di Bari, salirono durante il regno di Alfonso il Magnanimo e del figlio Ferrante I, da poter essere paragonate al secolo XIII, agli ultimi tempi della dinastia Sveva. Ma i re aragonesi non misero in ciò tanto dell'opera loro, quanto alla grandezza della regione volle consacrarne Federico II. Tuttavia il secolo XIII ed il XV furono come il perpetuo miraggio dell'antica grandezza, e non si può guardare a quei tempi lontani che con ammirazione e con slancio emulativo.

Questa grandezza economica, commerciale e marittima di Terra di Bari, non durò oltre il secolo XV, anzi, prima ancora che gravi avvenimenti provocati da cause esterne venissero a sconvolgere il regno, negli ultimi anni del secolo, cominciarono a manifestarsi segni di decadenza. Il lungo regno di Ferrante I venne agi-

tato da guerre disastrose per respingere gli stranieri pretendenti al trono, e reprimere, all'interno, i baroni ribelli. L'Apulia, fu uno dei focolari delle lotte civili, le quali non potevano che essere di grave danno al pacifico svolgersi del movimento commerciale ed industriale.

Ma presto venne anche il peggio. Poco dopo la morte di Ferrante I, i successori perdettero il regno, senza opporre quasi alcuna resistenza. Della discesa di Carlo VIII, chi più soffrì fu l'Apulia, poichè solo così Venezia potè occupare i più importanti porti pugliesi, che per tanto tempo aveva agognato. Venezia, che perdeva terreno ogni dì più in Oriente, volle compensarsene sull'Adriatico: ma già si preparava la tempesta micidiale, che dopo pochi anni le si scatenò contro da parte di mezza Europa, con la lega di Cambrai.

Tra i porti occupati ci furono quelli di Trani e Monopoli, che furono le prime città pugliesi a provare per parecchi anni il dominio veneziano.

Così d'un tratto viene troncata l'importanza economica e commerciale dell'Apulia, presa a sfruttare del tutto dai mercanti della Serenissima. A questa rivolgonsi ora le città pugliesi, affinchè sia loro conservato qualche avanzo dell'antica grandezza, ed accettano di buon grado le concessioni che la repubblica fa a chi rivaleggiò un tempo con lei nel dominio del mare e nei commerci con l'Oriente.

* * *

Assai brevemente può riassumersi la storia economica e commerciale di Bari nei secoli XVI e XVII, durante il dominio spagnuolo.

Sotto Filippo II, e fino al 1647, fra le massi-

me di governo vi era quella che *depauperandam esse regionem* (1).

A questo fine furono guastati i porti, impedito ogni commercio, vietata la fabbrica di vascelli e tolto ogni freno alla vana ambizione dei baroni. Le marine indifese tornarono ad essere preda dei pirati barbareschi, e dalla metà del secolo XVI in poi, i Turchi le visitarono e saccheggiarono a loro piacimento. Quasi tutte le città della costa pugliese ricordano di aver dovuto subire, impunemente, simili affronti. Le gravezze intanto si moltiplicavano oltremodo, sicchè al tramonto del secolo XVII, che travolse con sè quella dominazione, tutte le *università* comunali erano sull'orlo del fallimento.

Sulle piazze di commercio continuarono a prevalere i mercanti veneziani, fiorentini, lombardi e genovesi, a volta a volta protetti o perseguitati, a seconda del vento politico che spirava. Odiatissimi furono in alcuni momenti i Veneziani, in specie intorno al 1618, perchè considerati nemicissimi, essendo Venezia l'unico stato d'Italia nel quale ancora si aveva vita e libertà.

Si giunse a dare aiuto a pirati, assumendone la protezione, pur di recar danni alla pubblica. Ai medesimi si regalarono navi e si concesse scalo franco per tutti i porti e le marine del regno. I porti di Puglia si lasciarono andare a male, perchè non fossero aperti ai nemici; nè in migliori condizioni trovavansi le pubbliche strade, onde preferivasi trasportare per mare il grano dalla Puglia a Napoli, purchè vi arrivasse.

(1) M. Schipa - Il Regno di Napoli descritto da P. M. Doria. (Archivio storico Napoletano - 1857; p. 57).

Queste condizioni di vita politica, civile e sociale, durarono per due secoli, ed influirono per lungo tratto sui tempi sopravvenuti; nè valsero a mitigarne efficacemente le conseguenze, i fulgidi, ma brevi anni del periodo di Carlo III.

Al dominio spagnuolo successe, per circa un trentennio, quello austriaco, dopo il quale l'Italia Meridionale tornò ad essere Regno indipendente, come era stato fino al secolo XV.

Solo allora la storia politica della Regione torna a trovare riscontro in un'opera rinnovatrice propagatasi anche nel campo economico e commerciale; ed alla vita dei traffici si ridestano Bari e le altre città minori.

E per quanto il risorgimento fosse assai lento, pure notevoli ne furono i risultati durante il declinare del secolo XVIII e l'inizio del secolo XIX, quando Bari sfociava fuori dalle antiche mura in un ampio sviluppo edilizio, indice del ruolo che andava assumendo la città, e quando già rifiorivano quelle peculiari e tradizionali doti di attività economica che brillantemente dovevano affermarsi nella Bari moderna, dopo l'unificazione italiana.

* * *

Nel 1860 il traffico fra il porto di Bari ed il Levante in genere, la Dalmazia e specialmente l'Albania era assai sviluppato, e fu la base necessaria per dar vita, sedici anni dopo, alla Società « Puglia » di gloriosa memoria, sorta per iniziativa e con capitali baresi, e che giunse a possedere 23 grossi piroscafi solcanti l'Adriatico, il Mediterraneo e l'Atlantico.

Ed è proprio nel 1860 che incomincia il vero sviluppo della Bari moderna, sviluppo che nel

1922, all'avvento del Fascismo, doveva avere un nuovo prodigioso sbalzo in avanti.

Si parla spesso di città improvvisate e si va a cercarne gli esempi in America, nell'Africa meridionale, nell'Australia, ma noi non abbiamo bisogno di andare così lontano, perchè Bari moderna, sotto una mirabile febbre di crescita, si è raddoppiata, moltiplicata in tre o quattro decine di anni.

Pertanto, è stato scritto che nessuna città moderna presenta un così rapido sviluppo demografico ed edilizio come Bari. Ma per ben comprendere il fenomeno, bisogna risalire a quello che era lo sviluppo della Capitale pugliese nel 1860.

Fino allora al di là dell'Arco, ora sparito, della piazza Ferrarese, si apriva la campagna. Ancora nel 1860, quando i cittadini accompagnavano la processione, che il Capitolo della Cattedrale faceva sino alla Chiesa dei Cappuccini nel giorno della S. Croce, in memoria dei morti del colera del 1837, pareva doversi addirittura avventurare in un viaggio: eppure non si trattava che di andare fino... all'odierna frequentatissima Via Crisanzio.

Progressione, dunque, prodigiosa che trova il suo primo e maggiore elemento nell'incremento demografico (il quoziente di natalità di Bari è in prima linea fra quelli italiani e come popolazione « giovane », sino ai 14 anni, Bari ha uno dei primi posti (il 36.4 %) in tutto il Regno).

Donde, l'altrettanto rapido e cospicuo sviluppo di strade, edifici, abitazioni, servizi, ecc., sviluppo che, dall'ottobre 1922, anno in cui il Fascismo giunse al potere, ha avuto fantastiche ascese, così da mutare Bari in quella « città prodigio » che tutti oggi ammirano e studiano.

Le mura della città si sono spinte verso i bor-

ghi e le frazioni lontane, che, investiti dalla stessa febbre di assestamento e amministrativamente incorporati nel quadro delle attività civiche baresi, hanno costituito i termini tra i quali il grande centro adriatico ha saturato e va saturando i bisogni e le attrezzature delle sue esigenze metropolitane. Sette chilometri di lungomare si svolgono sul fronte marino della nuova moderna Bari, e piazze, giardini, edifici, palazzi ne costituiscono la balaustra suggestiva e monumentale, da Torre a Mare a S. Francesco all'Arena.

Affrontato subito il problema dei complessi e molteplici assestamenti richiesti da una grande città moderna, uno dietro l'altro sono entrati in linea edifici e servizi, istituti e organizzazioni.

E senza far cenno di tutto, fra le opere maggiori possiamo citare: la *R. Università « Benito Mussolini »* che già accoglie anche una numerosa colonia di studenti di provenienza orientale, il *Campo di Aviazione « Principe di Piemonte »* per un'area di oltre 80 ettari, l'elettrificazione delle ferrovie locali, la nuova grande sede dell'Amministrazione Provinciale con la Torre campanaria in ricordo dei caduti, il Palazzo per il Comando della Zona Aerea, il Palazzo delle Finanze, il Palazzo della Banca d'Italia, quello del Provveditorato delle Opere Pubbliche, la grande Stazione Radio, il Palazzo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, la grandiosa Caserma dei Reali Carabinieri e quella della R. Guardia di Finanza, il nuovo Palazzo delle Poste, la nuova sede a mare del Circolo Canottieri « Barion », il Palazzo del R. Liceo Ginnasio « Cirillo », l'allargamento e completamento del R. Istituto Commerciale « Goffredo di Crollalanza », il nuovo Macello, il grande Frigorifero, il Mercato della Frutta, lo Stadio della Vittoria,

il grandioso Policlinico, fra i più vasti e moderni d'Italia, la Caserma « Mussolini » per la Milizia Nazionale, e sanatori, istituti, scuole, ponti, acquedotti, ecc.

Contemporaneamente, davanti a tutto ciò, il sogno e la necessità del grande porto, degno degli sviluppi e della funzione di Bari, diventavano realtà.

* * *

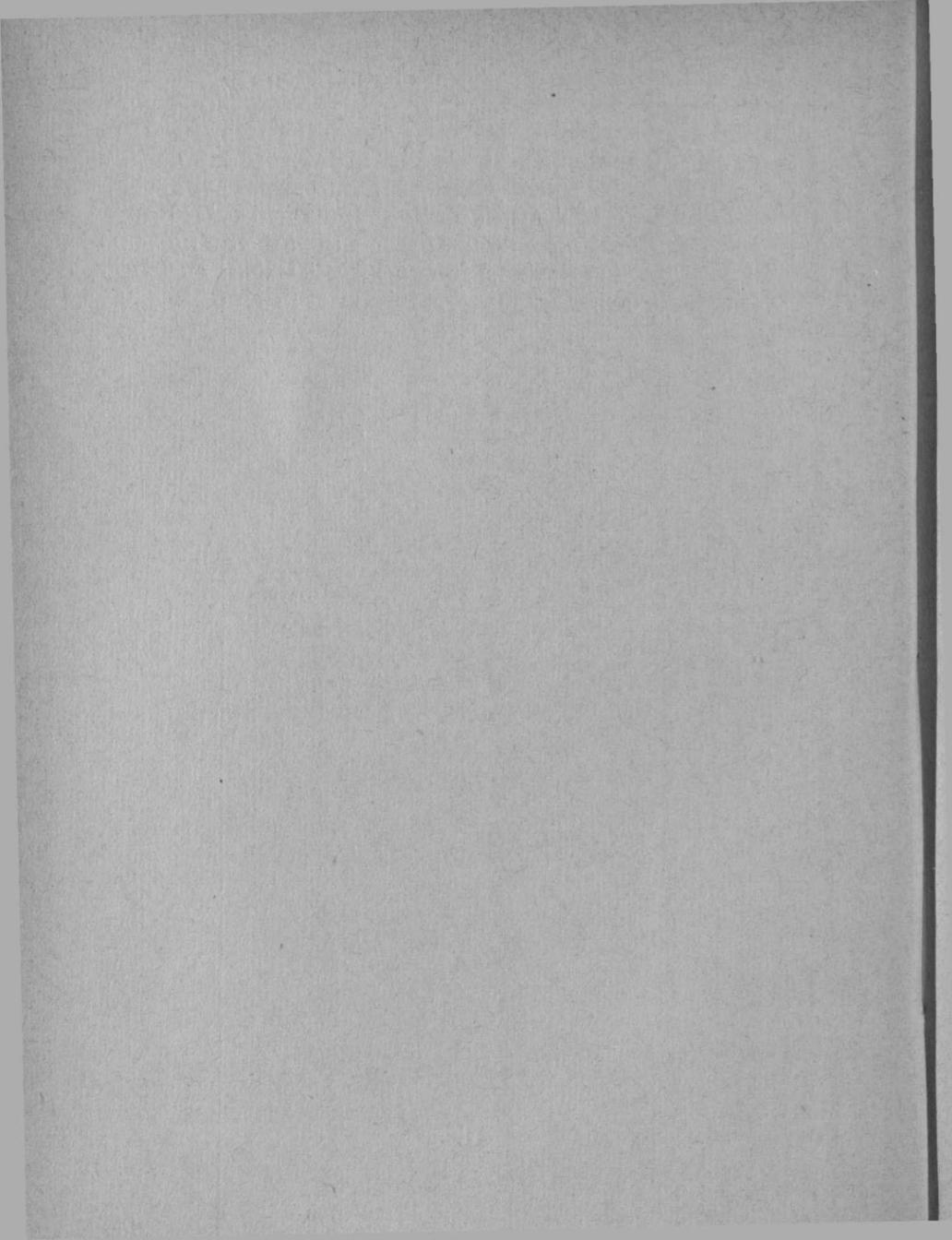
Chi ha visto Bari venti anni or sono e la rivede ora non può non rimanere stupefatto. Essa si è trasformata grazie alla virtù propulsiva del Regime, ma anche per la volitività fascista degli stessi baresi. Si pensi che la *Fiera del Levante*, che celebra ormai il suo primo Decennale e assolve senza dubbio a un compito nazionale, è sorta a complete spese del Comune, della Provincia e del Consiglio Provinciale delle Corporazioni. Si pensi che l'intero *lungomare Nazario Sauro*, meraviglia della nuova Bari, è stato rifatto due volte a spese del solo Comune, il quale si è trovato e si trova di fronte a problemi finanziari d'indubbia gravità per la « crisi di crescita » che ha distinto e distingue Bari. La città, che nel 1922 aveva una popolazione di 118.031 abitanti (18 mila nel 1813, 35 mila nel 1861) ne ha ora oltre 212 mila. L'area urbana s'è ampliata, dal '22 ad oggi, di circa due milioni di metri quadrati.

Cosicché è ancora una volta dimostrato che le grandi e sane forze morali, demografiche ed economiche di una popolazione lavoratrice e risparmiatrice, da porsi a modello a qualunque altra, seguendo le leggi naturali dell'economia, portano sicuramente un paese alla ricchezza, alla prosperità, quando siano assicurati i mezzi e l'atmo-

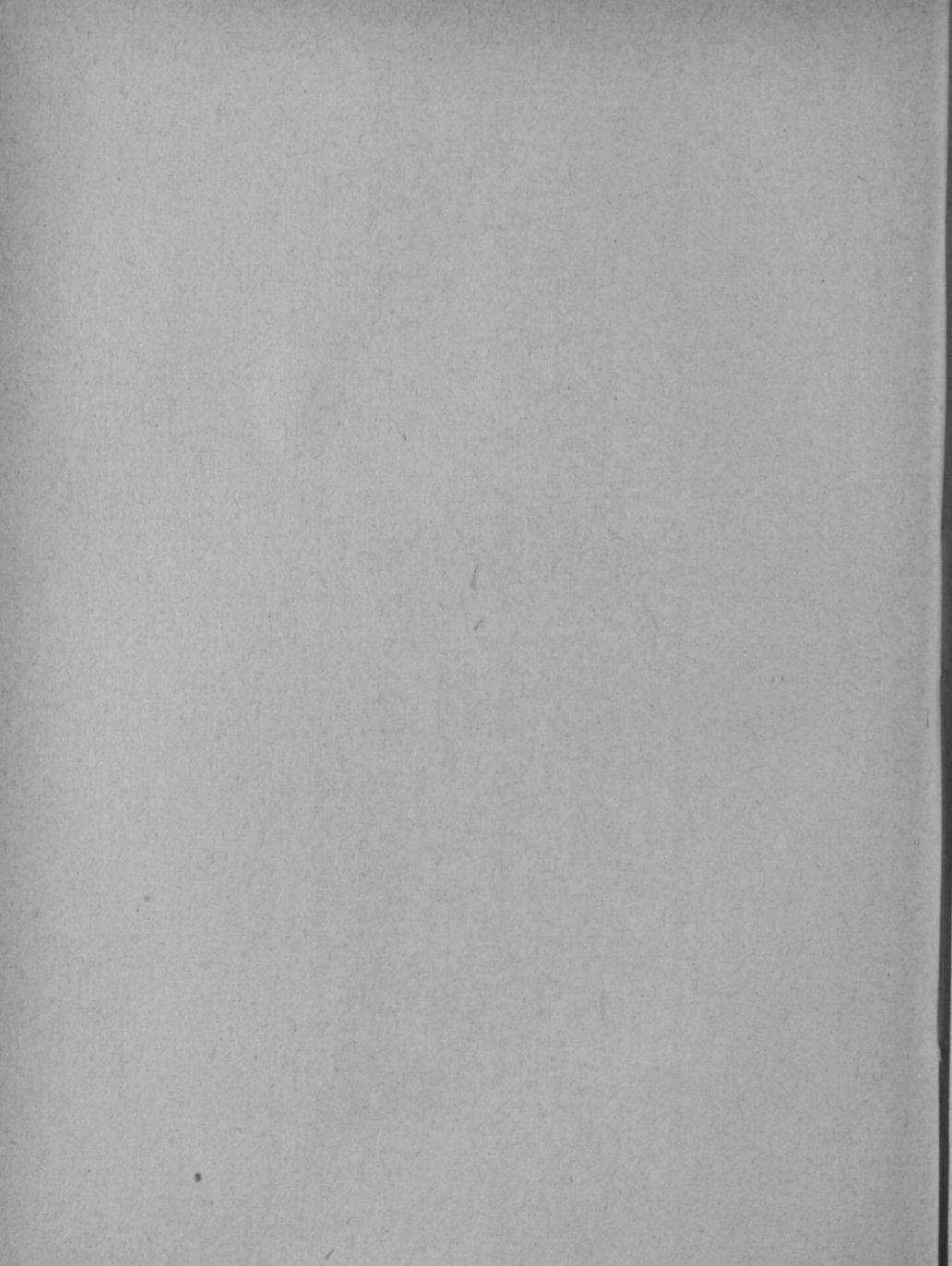
sfera della tranquillità, dell'ordine, della pace, e della giustizia sociale.

Oggi Bari è città imperiale. Tale è il ruolo che la storia, l'economia e la geografia le assegnano, e che il Duce le ha attribuito quando ha detto :
« Voglio fare di Bari una delle prime città d'Italia; la fanno di ciò degna la sua storia e la sua posizione in Adriatico, di fronte all' Oriente ».

Lapidarie parole, confortate da millenni di storia.



PARTE TOPOGRAFICA



LO SVILUPPO TOPOGRAFICO DEL PORTO DI BARI SINO AL 1905

Quantunque Bari, come abbiamo già detto nella parte storica, fosse città marinara fin dalle epoche più remote, dai tempi dell' antichissima Celiae, di cui fu il porto, solo nel tardo Medioevo e, propriamente al tempo degli Aragonesi, risale la costruzione del « porto vecchio » quale oggi si vede sul lato orientale della penisola di Santa Scolastica, che comprende la Bari quale è stata fino al principio del secolo XIX.

E quel piccolo porto, ottimamente collocato, fu sufficiente per vari secoli ai bisogni della navigazione.

* * *

Il nuovo porto, che è senza dubbio l' opera più grandiosa costruita a Bari dopo la formazione del Regno d' Italia, sorge ad occidente della Città Vecchia, fra la Penisola di S. Cataldo ed il breve promontorio di Santa Scolastica, in una ampia insenatura naturale.

La sua costruzione fu iniziata nel 1860, e per lunghi anni fu circoscritta a due moli convergenti (il Pizzoli ed il Vecchio Molo Foraneo) che lasciavano aperta una bocca di 350 metri rivolta a ponente.

Complessivamente il porto misurava una superficie di circa 47 ha, divisa in due zone da uno sporgente centrale, detto della Sanità; delle due zone, la prima era ridossata dal Vecchio Molo Foraneo, e la seconda dal Molo Pizzoli.

* * *

Nel 1905 il porto di Bari era formato dalle opere seguenti:

a) il molo foraneo, su due bracci, rivolti

verso N E, con calata interna d'approdo, lunga m. 760, larga m. 15, in fondali da m. 8 a m. 5, accostabile di fianco da piroscafi di medio e grande tonnellaggio;

b) la banchina centrale, o della Dogana, lunga m. 280, accostabile da piccoli piroscafi, con pescagione sino a m. 4;

c) il ponte sporgente, o della Sanità, lungo m. 180, tutto banchinato per la larghezza di m. 18, ed accostabile anch'esso da piroscafi di piccolo tonnellaggio;

d) il molo Pizzoli, costituito da una gettata di massi naturali, lungo m. 560, su due bracci, e raggiungente, alla testata, fondali massimi di m. 6.

In complesso, le banchine accostabili del porto mercantile avevano, nel 1905, uno sviluppo di m. 1220, di cui soli m. 250, in corrispondenza del secondo braccio del molo foraneo, erano utilizzabili per grandi piroscafi.

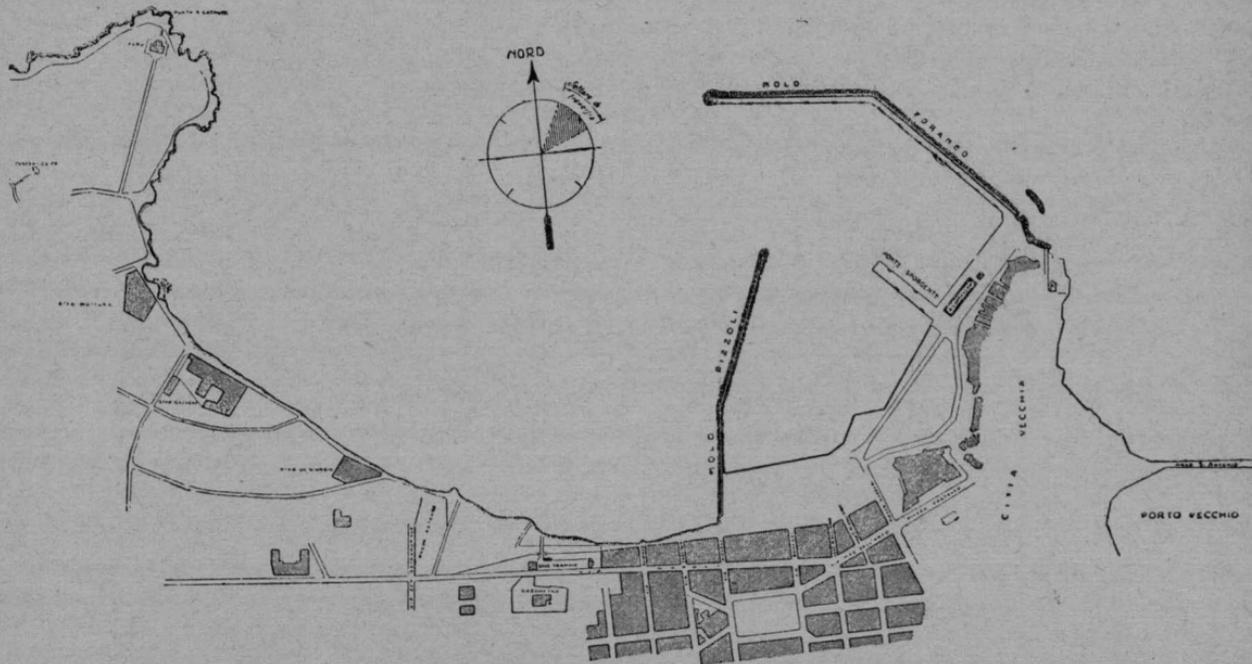
Le strutture delle varie opere sono quelle più comunemente adottate nei porti marittimi italiani: i muri di sponda hanno l'infrastruttura di calcestruzzo versato entro paratie (molo foraneo e ponte sporgente), ovvero di massi artificiali di calcestruzzo (banchina centrale); soltanto il molo foraneo presentava, quale particolarità meritevole di rilievo, il muraglione di difesa, costruito in pietra da taglio, con paramento esterno a profilo culvineo concavo, secondo la curva di Emy.

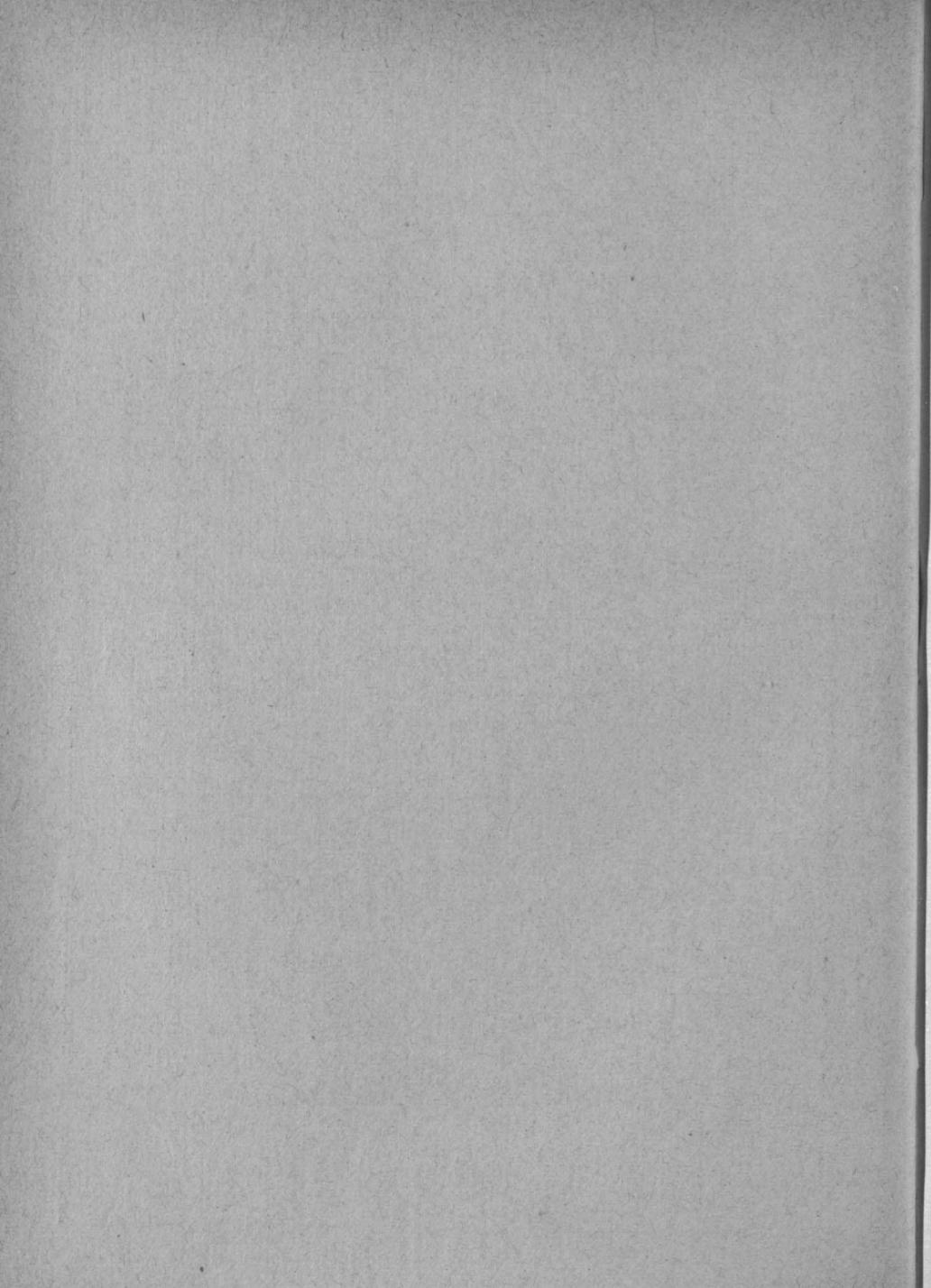
* * *

Per l'ulteriore sviluppo topografico del porto, sviluppo che già delineava necessario, avendo il movimento raggiunto le 300 mila tonnellate di merce sbarcata e imbarcata, nessuna nuova opera era effettivamente progettata nel 1905, poichè

PORTO DI BARI

PIANO DELLE OPERE ALLA FINE DELL'ANNO 1905





Si deb. pign. cedit. Debitorem. Si qu. pign. Auctoritate. De nau. pecu. Si pecuniam.

Quando aliquis cedit bonis quid debet sibi
rem in re. secundum mores Barones uide
infra in tit. qual. pos. ad h. re. re.
pud in. §. sed cum quis. & in
§. in exheredatione.

Vincen. Ma.
xilla.

S I D E B I T O R P I G N O
RIBVS CEDIT QVALITER
liberetur. Rubrica.



DEBITOREM sine
instrumento cedente pigno-
ribus liberari consuetudo in
hoc legi contraria compro-
bavit at si cum instrumento
debitum aprobeatur & si malit pignoribus
cedere minime liberetur.

CIRCA materiam presentis consuetudinis
dixi supra in alio tit. de pign. in prin.

S I Q V I S P I G N O R A T
A V T H O R I T A T E P R O P R I A ,
Q V A L I T E R A L I I S C R E D I -
toribus preferatur uel non. Rubrica.



AVTHORITATE
propria pignoratem & aliis
creditoribus ante pignora-
tionem credentibus minime
preferendum innumeris au-
thoritatibus declaratur imo pro rata tem-
poris vel debiti tam ipse q̄ creditoribus alii
ad huius pignoris participium prouocan-
tur post pignorationem vero credentibus
creditor qui pignoraauerat preferatur.

QUIA concordat cum iure comuni nihil ue-
nit dicendum possunt uideri tex. in. l. que au-
tem. §. sciendū & que ibi habetur. ff. q̄ in frau. credi.

D E N A V T I C A P E -
C V N I A . R V B R I C A .



Pecuniam nauticam credi-
tor crediderit nauigandam
licet simplex sit creditor licet
merces ei non fuerint obliga-
tae cum tamen aliis creditoribus

bus preferendum quibus generaliter: vel
expressim merces fuerint obligata nauigi-
tium privilegia decreuerunt.

- H**AEC consuetudo uidetur contra tex. in. l. quā
uis ea. C. de pigno. t̄ quia si aliquis mutuat pe-
cuniam & ex ea emittit fundus ille creditor non est
obligatus nisi fuerit expressim licet hoc sal-
tar in pupillo & in tutore mutuo ante nomine pupil-
li. l. idem q̄. ff. qui potio in pig. habe. bene uerum si
mutuans mutuando procuraret rem ex sua pecunia
emptam sibi obligari in tali casu prefereretur prio-
ribus creditoribus. l. licet. C. qui potio in pig. habe.
t̄ sed ut dicitur in presenti consuetudine hoc proce-
dit fauore nauigantium facit tex. in. l. i. & in. l. inter-
dum cum. l. sequen. ff. qui potio in pig. habe. t̄ de eo
qui mutuat ad refectionem inuile uel nauis & pro
cibariis nauarum & pro nauulo qui preferatur ante-
rioribus ratio assignatur in. l. sequen. que incipit
huius in prin. & hęc consuetudo est rationabilis nā
si merces sunt emptæ ex pecunia a me mutua cō-
ueniens est ut ego sim prior nam si non fuisset pecu-
nia mea utiq̄ non fuisset merces penes debitorem
& sic creditores non haberēt aliquam hypothecam.
Sed quare non est sic in sūdo empto ex pecunia mu-
tuantis d. l. quāuis ratio diuersitatis est quia si e-
go do pecuniam ad nauigandum ego illam do ut ex
ea emanent merces & tu etiam accipis ea mente nā
qui nauigat cum pecunia huius est propesit. & ita
procedit tex. in. d. l. i. & in. d. l. interdum quia pecu-
nia ad hoc fuit data ut isula uel nauis reficiatur sed
in. d. quāuis ille creditor qui pecuniam mutuauit
simpliciter mutuauit & nō mutuauit ad certū quid
faciendum si ille qui accepit mutuo uoluit illā con-
uertere in emptionem fundi ille fundus non ē obli-
gatus mutuanti nisi in casu in quo sibi prouidisset
de spetiali hypotheca super illa re. d. l. licet & ita de-
clarat glo. in authentica quo iure. C. qui potio in pi-
gno. habe. & de hoc est uidere per Dov. & Bar. Alex.
& communiter Docto in. l. si cum dotē §. si ff. solu-
mat & ibi est uidere de q̄ si aliquis uendit in merces
habita fide de praxio & tradidit. & emptor deinde
decessit & fuz in utrum preferatur anterioribus cre-
ditoribus uide Aley. in d. §. si col. ff. & tex. in. l. cre-
ditor & ibi Iaso. ff. si cer. pet. t̄ ista consuetudo est
satis bona in utilitatem negotiantium qui credunt
cum simplici citographo pecuniam mercatoribus
nauigantibus nam non poterint amittere pecuni-
am privilegio anteriorum hypothecarum.
- S**ed utrum dispositio presentis consuetudinis
habet locum contra mulierem repentein dotem,
uidetur quod non nam Imperator in. l. in asfidis.
C. qui potio in pig. habe. preferit uxorem credito-
ribus habentibus anteriorem hypothecam secun-
dū magis eōdem opinioe deinde in autentica quo iu-
re ibi posita dicitur q̄ etiam p̄ferat habentibus an-
teriorem tacitam propter pecuniam datam ad emē-
dum uel ad reficiendum iusta. d. l. i. & l. interdum
ut ibi dicit glo. unde licet hęc consuetudo genera-
liter loquatur q̄ nautica pecunia de qua sunt em-
ptæ merces preferatur omnibus anterioribus tē-
si

La pagina « de nautica pecunia », della prima edizione a stampa delle **Consuetudines barenses** commentate dal Massilla (Padova, 1550).

solo dopo di allora la Commissione ministeriale per il piano regolatore dei porti del Regno, riconosciuta l'insufficienza delle calate d'approdo di fronte ai bisogni commerciali dello scalo, e la necessità altresì di nuove opere di difesa, aveva elaborato delle proposte di massima per un complesso di opere da attuarsi per la completa sistemazione del porto.

Tali proposte riguardavano le opere seguenti :

a) pel completamento delle difese, un pennello della lunghezza di m. 600 a S. Cataldo ed il prolungamento, per m. 100 del molo foraneo.

b) nei riguardi delle opere d'approdo, una calata lungo il molo Pizzoli e l'allargamento a m. 50 della banchina di tutto il molo foraneo.

c) varie opere d'interesse commerciale, quali : un piano inclinato pel tiro a terra delle barche ; l'allacciamento del porto colla Stazione ferroviaria ; alcuni capannoni sulla banchina centrale ; varie gru, tra cui una fissa da 20 tonn., sulla banchina del Molo foraneo ; ed, infine, la sistemazione della spiaggia sino a S. Cataldo.

Negli anni successivi furono realizzate solo alcune di tali opere, come si dirà in seguito, mentre le altre sono state assorbite dal nuovo piano di sistemazione ed ampliamento del porto oggi realizzato.

* * *

Lo sviluppo topografico del porto di Bari dal 1905 ad oggi ha assunto dimensioni colossali.

L'opera compiuta dallo Stato a favore del porto di Bari dal 1905 in poi, può distinguersi in due netti periodi : dal 1905 all'avvento del Fascismo ; dal 1923 sino ad oggi.

LO SVILUPPO TOPOGRAFICO DEL PORTO DI BARI DAL 1905 AL 1922

Durante il primo periodo, ed in base al piano regolatore studiato nel 1906-1907 dalla precitata Commissione ministeriale — la quale, come s'è accennato, ebbe a tracciare un piano di sistemazione e difesa del porto, limitatamente allo specchio acqueo esistente — furono attuate le seguenti opere :

a) banchinamento del Molo Pizzoli, con la costruzione di una calata della lunghezza di m. 400 (tenuto conto del tratto di molo alla radice, occupato dal piano inclinato di cui appresso) e della larghezza di m. 12, con tirante d'acqua variabile da m. 3 a m. 6.

b) costruzione di un piano inclinato, per tiro a terra delle barche, alla radice del predetto molo Pizzoli, con fronte a mare della larghezza di m. 180 e con l'unghia subacquea alla quota (— 3.00). Parte di tale scalo fu per qualche tempo occupato dalle liquidate « Officine Navali Baresi »; la restante parte è ancora utilizzata, con grande profitto, dai carpentieri di piccole imbarcazioni e dall'impresa dei lavori del nuovo porto.

c) sistemazione con scogliera frontale, parapetto superiore e riempimento a tergo, di tutta la spiaggia occidentale del porto, dalla radice del molo Pizzoli alla punta di S. Cataldo, per uno sviluppo di circa m. 1.800.

Con tale sistemazione è stata acquisita al porto una superficie di terrapieni di oltre mq. 100.000, in parte indispensabile, anche per dar posto allo sviluppo del raccordo ferroviario.

La costruzione di questi terrapieni ha poi permesso di regolarizzare la viabilità ordinaria

del porto sino a S. Cataldo, ed il Coumme vi ha anche costruito una linea tramviaria.

d) escavazione subacquea di roccia, nel bacino antistante al Molo foraneo, portando i fondali, a m. 8,50 lungo il secondo braccio ed a 7 m., o poco meno, lungo le rimanenti calate. Tale lavoro, che richiese l'impiego di costosi mezzi d'opera, migliorò sensibilmente le condizioni di accosto dei piroscafi di maggiore tonnellaggio.

e) allacciamento ferroviario del porto con la Stazione Centrale viaggiatori, mediante costruzione di apposita Stazione Marittima di smistamento, ad ovest del molo Pizzoli, dalla quale si dipartono i binari di servizio sul primo braccio del Molo foraneo, sulla Banchina centrale e sul Pontile sporgente.

In correlazione a tale allacciamento, gli stabilimenti industriali per la produzione del cemento e dell'olio al solfuro, i molini ed i frigoriferi, impiantarono a proprie spese tre binari ferroviari di raccordo colla Stazione marittima.

Con le opere così elencate, tutte attuate nel decennio 1905-1915, furono migliorate le condizioni d'approdo, la viabilità nelle zone portuali e le comunicazioni con la città, aumentandosi inoltre di circa 400 m. lo sviluppo delle banchine d'operazione.

* * *

Ma nonostante la costruzione di un tale complesso di opere, già imponente di per se stesso, non si poteva ancora affermare che l'efficienza del porto di Bari fosse aumentata in misura proporzionale ai bisogni ed agli sviluppi dei traffici; se ne rivelava anzi l'insufficienza, e non soltanto in rapporto alle già esistenti opere e banchine, ma anche in relazione alle ulteriori opere additate dal piano regolatore di massima

del 1906-1907 e non ancora costruite (pennello di scogliera a S. Cataldo per difesa del porto contro le moleste agitazioni provocate dal maestrale; prolungamento per 100 m. del Vecchio Molo Foraneo; allargamento a 50 m. della calata di questo Molo, costruzione di capannoni sulle varie banchine).

E infatti già durante la guerra mondiale venne impostata ed agitata dagli enti interessati e dalle classi marittime locali, la questione del necessario ampliamento del porto, affinché questo avesse a corrispondere, oltre che ai bisogni del presente, a quelli del promettente avvenire; ond'è che nel 1917-1919 fu elaborato un nuovo progetto d'ampliamento ispirato al concetto di costruire un nuovo bacino commerciale a N E dell'allora Molo foraneo, con opere di difesa esterne e nuove calate d'operazioni.

Seguirono varie proposte e progetti, successivamente riveduti, discussi, ridotti e modificati.

Doveva essere il Regime, col suo avvento al potere, a rendere realtà, ed in una proporzione imperiale, il grande porto di Bari.

Il Governo Nazionale, sin dal primo anno dell'Era fascista, affrontò, difatti, in pieno la questione dell'ampliamento del porto, concordando nel 1923, col Comune di Bari, una convenzione, a modifica di ogni altra precedente, sulla base di un nuovo progetto di massima, progetto successivamente migliorato e poi ancora ulteriormente integrato con altre opere aggiuntive, e comprensivo degli arredamenti meccanici e ferroviari.

L'esecuzione di un tal piano veniva assunta dall'impresa « Sindacato italiano costruzioni appalti marittimi » (SICAM).

IL GRANDE PORTO DI BARI, SUPERBA ED IMPERIALE REALIZZAZIONE DEL REGIME.

Nel 1925 il Duce dava la spinta vigorosa, e nel 1928 veniva calato in mare il primo masso della nuova grandiosa costruzione che, con il suo ardito Molo foraneo, con il Molo di ridosso, con il saldo Molo di S. Cataldo e con tre chilometri di calate di alto fondale, capaci di accogliere i maggiori transatlantici del mondo, racchiude una superficie di 350 ettari.

* * *

Le nuove grandiose opere costruite secondo il piano d' ampliamento in corso sono precisamente le seguenti :

a) costruzione di un terrapieno, con muro di sponda in fondali di m. 3, a lato del *piano inclinato*, e cioè fra questo e il Deposito franco « De Tullio ». Il terrapieno, che ha una fronte di m. 200 e che ora è adibito dall' Impresa assuntrice dei lavori a cantiere per la costruzione dei massi artificiali, in avvenire potrà servire per deposito di materiali.

b) costruzione di un *nuovo molo foraneo*, con andamento quasi parallelo a quello vecchio ed a circa m. 750 da esso.

Il molo, disposto su quattro bracci, ha il complessivo sviluppo di m. 1850, di cui oltre m. 1500 corrono in fondali variabili da m. 10 a m. 18, ed è del tipo misto, con infrastruttura di massi ciclopici. La scogliera d' imbasamento è spianata alla quota (— 10.30) e su di essa insiste l' infrastruttura a parete verticale, larga m. 10 e costituita da piloni contigui formati ciascuno dalla sovrapposizione di 3 massi delle dimensioni di m. 10 x 5 x 3.60. Ogni masso presenta due cavi-

tà, a sezione quadrata di m. 1,80 x 1,80 per dar posto all'apparecchio di sollevamento, così che nel pilone ultimato risultavano due pozzi, i quali venivano poi riempiti con calcestruzzo di pozzolana con aggiunta di cemento. A presidio del piede esterno dei piloni è stato disposto sulla scogliera un filare di massi guardiani, ciascuno di m. 4 x 2 x 2.

La costruzione di tale infrastruttura, ha richiesto l'allestimento dello speciale pontone portamassi « Romanus » della portata di 450 tonnellate, che rappresenta uno dei più moderni attrezzi per l'esecuzione di lavori marittimi. Con tale pontone si è effettuato il trasporto dei massi ciclopici per mare, dal cantiere al sito delle opere, caricandone tre a bordo, per ogni viaggio.

Per il trasporto in cantiere degli stessi massi ciclopici, sino a depositarli presso l'orlo della banchina ove accosta il pontone, è stata usata una speciale gru portamassi scorrevole su banchina secondo due direzioni ortogonali.

L'infrastruttura dell'opera è veramente romana; la soprastruttura muraria forma una banchina larga m. 5,55 e un muraglione spesso m. 4.

c) costruzione, a difesa del nuovo bacino portuale dai venti di maestro, di un molo di ridosso, diretto normalmente al secondo braccio del Vecchio Molo foraneo, e dello sviluppo di m. 370, di tipo analogo (salvo le dimensioni, alquanto inferiori) a quello del predetto nuovo Molo foraneo, cioè del tipo misto, con infrastruttura, larga m. 9, di massi ciclopici basati su scogliera spianata a quota (— 9.50). Quest'opera è anche essa banchinata verso la radice, e in avvenire potrà essere tutta banchinata, sempre verso l'interno, se le necessità portuali lo reclameranno;

d) costruzione di un pennello frangiflutti,

staccantesi dalla punta di S. Cataldo e protendentesi per m. 575 verso NE, allo scopo di difendere dai venti molesti di maestro il bacino del porto le cui condizioni d' approdo si sono così assai migliorate. Questo molo, detto di San Cataldo, è costruito in parte a scogliera (pel tratto d' innesto e terra) ed in parte a struttura mista, con infrastruttura di grossi massi artificiali, simili a quelli degli anzidetti due moli;

e) costruzione di una banchina lungo la riva del nuovo bacino portuale. Con tale banchina, fondata in tirante d' acqua generalmente superiore a m. 10, con larghezza media di m. 75, ed estendentesi dalla menzionata radice del Molo di ridosso a tutto il primo braccio del Nuovo Molo foraneo, il porto è venuto a disporre di uno sviluppo di nuove banchine di oltre 1000 m., in aggiunta a quelle già in servizio, ed una superficie di nuovi terrapieni di 70.000 mq., per cui risultano adeguatamente soddisfatte le necessità marittime e commerciali dello scalo per un certo periodo di tempo, mentre al porto rimangono acquisiti notevoli spazi, utili per lo smistamento delle merci in arrivo e in partenza.

f) allargamento della calata lungo il secondo braccio del Vecchio Molo foraneo, realizzando una migliore utilizzazione della calata stessa e dando al nuovo fronte di banchina un tirante d' acqua di oltre m. 8, mentre i fondali utili, in corrispondenza dell' attuale banchina, erano di 5 o 6 m. appena, a cagione dell' ampia ed alta scogliera d' imbasamento del molo, che costringeva i piroscafi a rimanere alquanto scostati, per non subire danni alla carena.

Con l' attuazione di questo piano di lavori, si è venuto a creare, in aggiunta a quello attuale, un nuovo bacino portuale, della superficie di ha.

35, delimitato dalla congiungente le testate dei due moli, foraneo e di ridosso, ben difeso dai venti del 1° e 4° quadrante. La superficie del porto potrà, poi, in avvenire, essere elevata — relativamente con poca spesa — a ben ha. 64, effettuando la costruzione dell'altro molo di ridosso, innestato all'estremo del Vecchio Molo foraneo.

È, infine, in progetto, essendo stati ultimati i relativi studi, il completamento della difesa foranea mediante una nuova ampia diga, che partendo innestata all'estremo del Nuovo Molo foraneo, si protenda arditamente in mare aperto con due bracci e con sviluppo rispettivamente verso N. e N. O.

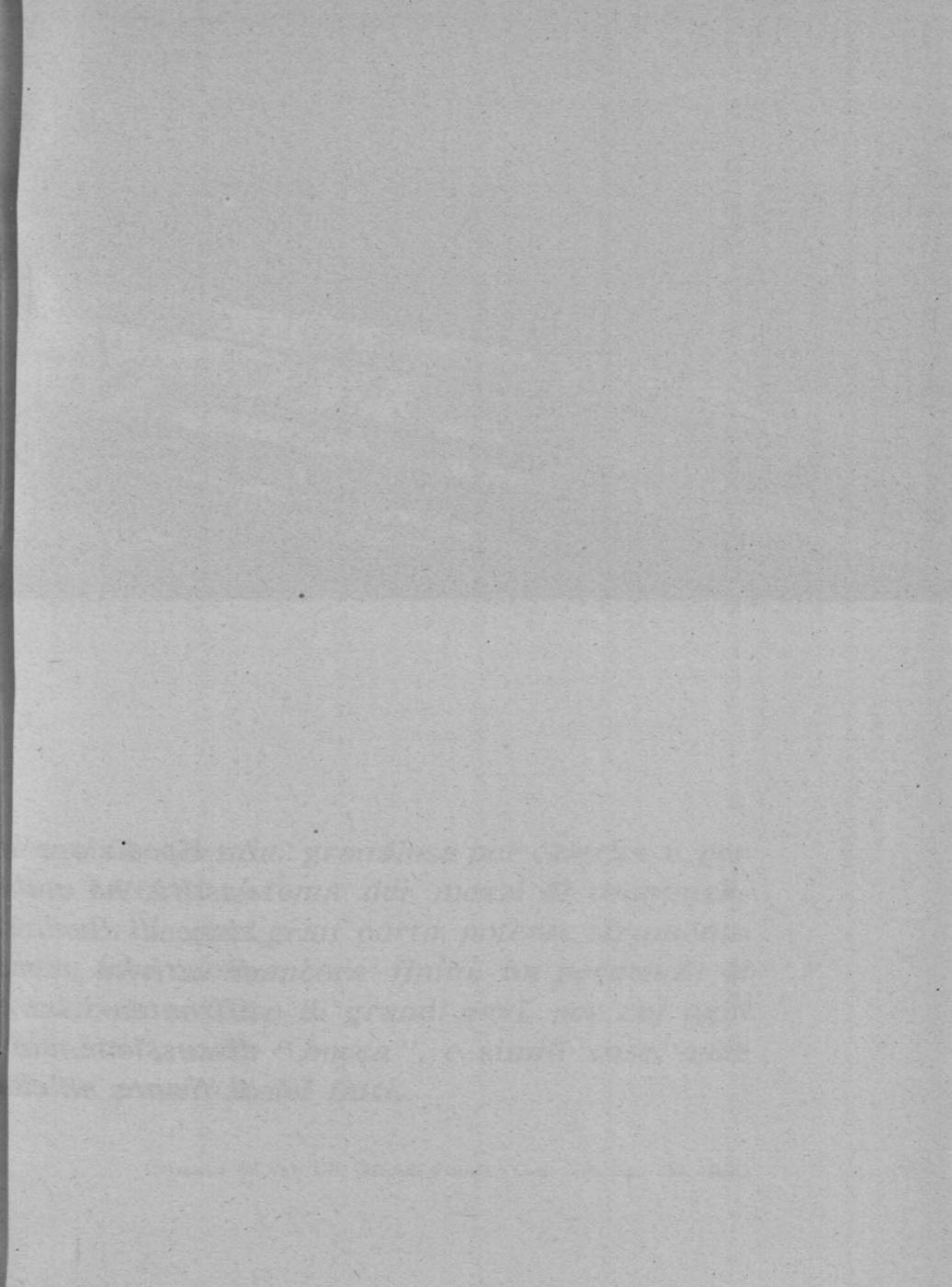
* * *

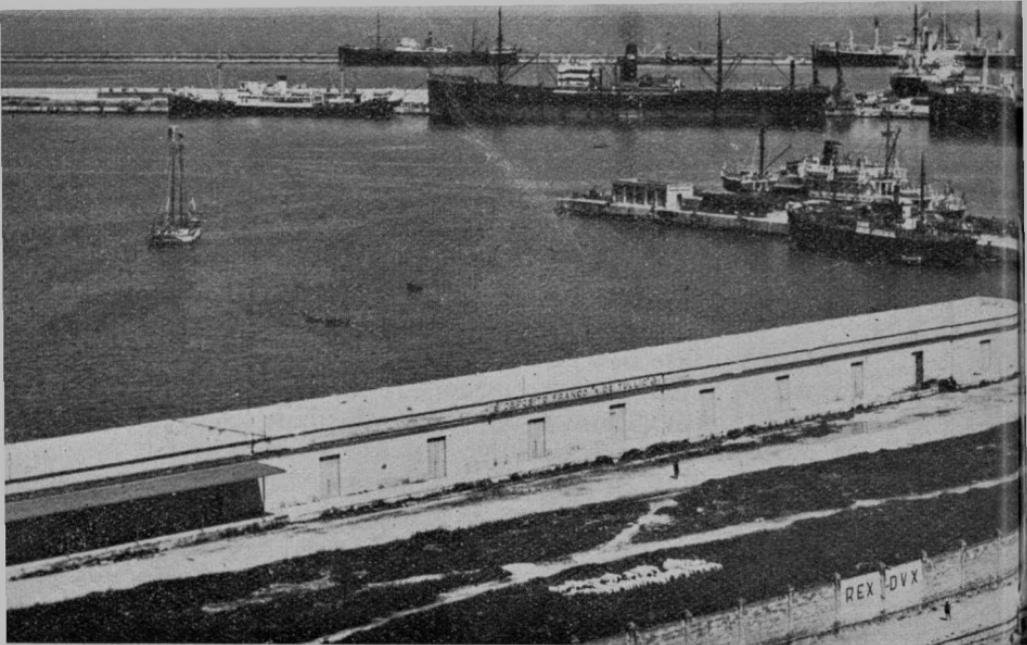
Un particolare cenno merita la sistemazione stradale del porto e delle sue vie di accesso.

Nel 1905, l'accesso al porto dal retroterra avveniva per due brevi tratti di strada, della larghezza di appena m. 8: uno seguente il litorale per m. 350 e l'altro costeggiante la Città vecchia per m. 430, partenti entrambi dall'angolo a nord-ovest del Castello medioevale e congiungentisi presso la Capitaneria di porto, per raggiungere poi la radice del Vecchio Molo Foraneo.

La sistemazione stradale ebbe inizio contemporaneamente alla costruzione del nuovo porto. Veniva anzitutto effettuato l'allargamento a m. 16, la rettifica planimetrica ed il prolungamento della strada di servizio del porto (Corso Trieste) che risulta attualmente di uno sviluppo complessivo di oltre 3.000 metri, dal porto verso S. Cataldo.

Con tale sistemazione si è soppresso l'antico tronco di strada litoranea, che esisteva nel 1905





*La Spedizione
vastità, ha colla
zione di Bari, ca
di attività merc
affrontarvi un e
discussione sui
di fronte all'eloq*



*ilitare in Albania, grandiosa per celerità e per
dato tutto il sistema dei mezzi di comunica-
lminanti in quel gran porto, potente strumento
ntile, che, non ancora finito, ha permesso di
cezionale traffico di grandi navi, per cui ogni
fondali”, sulla “bocca”, e simili cose, cade
uenza granitica dei fatti.*

(fotografia del Cav. Uff. Michele Ficarelli - Corso Vitt. Em. 125 - Bari)

Il primo problema è quello di stabilire
se l'azione di governo è stata
efficace nel raggiungere gli
obiettivi prefissati. Per rispondere
a questa domanda è necessario
analizzare i dati relativi all'
andamento dell'economia italiana
durante il periodo considerato.

sul piazzale antistante al Castello, dove era sorto, ed ha tuttora rigoglioso sviluppo, il Deposito franco « A. De Tullio ».

Siffatta regolarizzazione stradale riveste notevole importanza ed utilità, non soltanto nei riguardi del traffico portuale e dei grandi stabilimenti industriali di tutta la zona di S. Cataldo, ma anche per il movimento straordinario che annualmente vi si svolge, in occasione della Fiera del Levante, che ha sede appunto ad occidente della Città, verso quel promontorio.

Tali ragioni, connesse col generale risveglio promosso dal Regime in tutte le attività commerciali ed industriali della regione, consigliarono e fecero attuare un ulteriore prolungamento della strada in parola sino ad oltre il faro di S. Cataldo.

* * *

Oggi la grande opera aspetta il suo compimento: bisogna, senza indugio, completare le opere già progettate, prolungando il Molo foraneo, ed eseguendo altri minori lavori, per una spesa complessiva di una sessantina di milioni; sostenuta la quale, la costruzione del grande porto di Bari sarà venuta a costare esattamente 236 milioni (e non 300 come talvolta si è affermato), cioè a dire meno della metà del mezzo miliardo che sarebbe occorso qualora fosse stata adottata la soluzione della « bocca a levante », invece che « a maestro ».

Nei previsti 60 milioni per il completamento delle opere portuali, è compresa anche la spesa occorrente per l'indispensabile ed urgente arredamento meccanico delle banchine.

Quando sorgeranno i previsti capannoni per deposito di merci, le grue elettriche, i nuovi fasci di binari ferroviari, e quant'altro richiesto pel

più rapido svolgimento delle operazioni di carico, scarico e rifornimento, la grande opera sarà perfetta.

Se si pone mente a quello che è stato il movimento del vecchio porto di Bari sarà facile prevedere l'incremento e gli sviluppi che ai traffici della capitale pugliese deriveranno dalla totale entrata in azione di questo suo potente strumento di attività mercantile.

Il porto di Bari, così completato ed arredato, rappresenterà una delle realizzazioni più colossali del Regime, degna in tutto di Roma Imperiale.

DENOMINAZIONE DELLE OPERE E DEI BACINI.

I moli, le calate, i pontili, gli specchi d'acqua e le altre opere portuali principali di Bari non hanno ancora, come è logico, una toponomastica definitiva; tuttavia possiamo dare, qui di seguito, alcune precise determinazioni che valgono a far riconoscere con facilità e sicurezza le varie zone del porto.

a) *Molo Luigi Razza*, già Molo S. Cataldo: è il molo, a destra entrando, che parte dalla punta S. Cataldo e si protende per circa 600 metri con direzione N. E. Banchinato all'interno, fornito di impianto di modernissimi oleodotti in collegamento con gli Stabilimenti dell'ANIC: consente l'approdo delle più grosse navi-cisterne che siano attualmente in esercizio.

b) *Nuovo Molo Foraneo*: il più ampio braccio che recinge il grande porto, e precisamente quel Molo, a sinistra entrando, che, con radice verso la Città vecchia, si protende, con ardito sviluppo e con varie braccia, in alto mare, con dire-

zione N.-N. O ed O., per circa 2 Km., su fondali che vanno oltre i 18 m. Banchinato verso l'interno e con muraglione di riparo.

c) *Molo di ridosso* : quel molo nell'interno del porto, che, con radice nel Vecchio Molo Foraneo e con uno sviluppo perpendicolare, a Nord per 370 metri, difende i nuovi bacini dai venti di maestro.

Banchinato alla radice, se ne prevede il banchinamento totale, verso l'interno, per seguire i futuri sviluppi del traffico.

d) *Nuovo bacino e Nuovi piazzali Nord* : il vasto bacino portuale, con le ampie banchine di riva, allargantesi verso Sud in veri e propri piazzali, compresi fra i primi bracci del *Nuovo Molo Foraneo*, il primo braccio del *Vecchio Molo Foraneo* ed il suddetto *Molo di Ridosso*.

Ampio, sicuro, di facile approdo e di più facile manovra, sviluppante un bacino acqueo di oltre ha 35 ed un insieme di terrapieni per circa 70.000 mq., con fondali accessibili alle più grandi navi che solchino i mari, è il porto dell'immediato avvenire.

e) *Vecchio Molo Foraneo* : quel Molo che con sviluppo N. O. ed O., recinge il vecchio bacino portuale con due bracci, dividendolo dal nuovo bacino sopradescritto, con calata interna di approdo lunga oltre 700 metri, arredato di binario ferroviario lungo tutto il primo braccio.

f) *La banchina centrale o della dogana*, fra il vecchio Molo Foraneo e il Pontile Postigliome, con una calata di riva lungo 280 m. e fornita di binario ferroviario : è fronteggiata dagli edifici della Dogana, della R. Capitaneria e della Stazione Marittima.

g) *il pontile Gaetano Postiglione*: già detto *pontile S. Vito*, è lo sporgente al centro del vecchio bacino, lungo m. 180, tutto banchinato, e con arredamento ferroviario.

h) *il terrapieno della Sicam*: detto in tal modo essendo ancora adibito a cantiere dalla Società costruttrice del porto; trovasi a metà della riva fra il pontile Postiglione e il Molo Pizzoli, e propriamente fra il Deposito Franco ed il piano inclinato, ed ha un fronte di 200 metri.

i) *il piano inclinato*: trovasi fra il *terrapieno della Sicam* e la radice del *Molo Pizzoli*, usato per il tiro a terra delle barche, ha un fronte a mare della larghezza di 180 metri, con unghia subacquea alla quota (— 3,00).

l) *Molo Pizzoli*: il vecchio molo che difendeva il vecchio bacino portuale ad O.; lungo 560 metri, con uno sviluppo verso N. N.-E., su due bracci; interamente banchinato verso l'interno, e corredato di binario ferroviario su tutta la base e lungo il primo braccio.

m) *Lungomare della Fiera, Corso della Vittoria e Corso Trieste*: i tre ampi tratti consecutivi della grande strada che borda tutta la parte interna del nuovo porto lungo la Città, sviluppandosi così per oltre 3 Km. ed ampliandosi in vari e successivi vasti *piazzali*, fra cui il *piazzale Costanzo Ciano* nel quale si apre l'ingresso della *Fiera del Levante*.

FONDALI

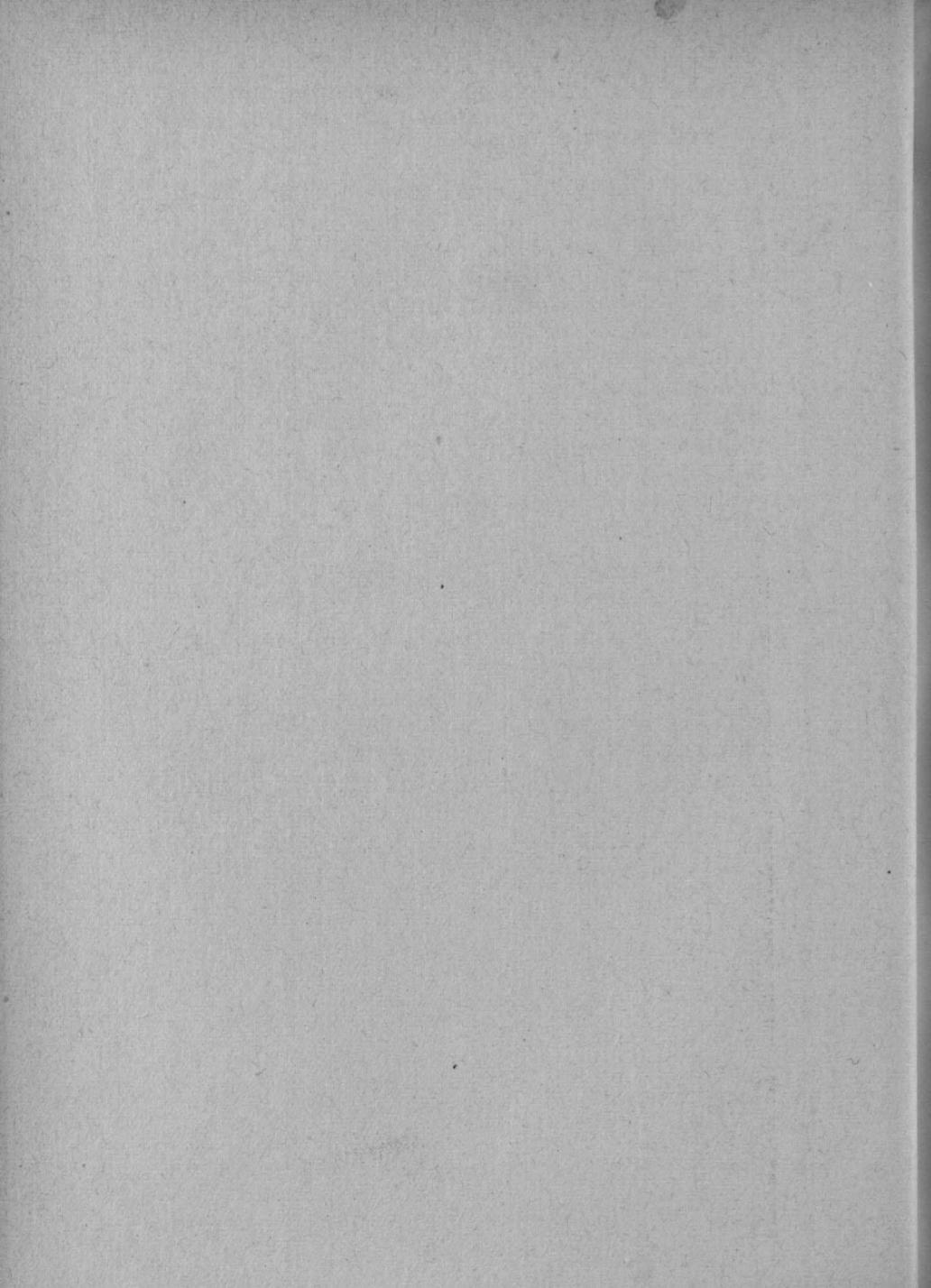
**I FONDALI DEL PORTO DI BARI CONSENTONO IL
COMODO ATTRACCO DELLE PIU' GRANDI NAVI
CHE SOLCHINO I MARI.**

I fondali del porto, come evidentemente risulta dalle più aggiornate carte dell'Istituto Idrografico della R. Marina, sono rispondenti sotto ogni aspetto. Nei bacini nuovi, ed a prescindere dalle opere complementari progettate od in corso, il porto di Bari ha fondali tali da consentire la manovra, l'approdo e la sosta di navi di qualunque pescaggio.

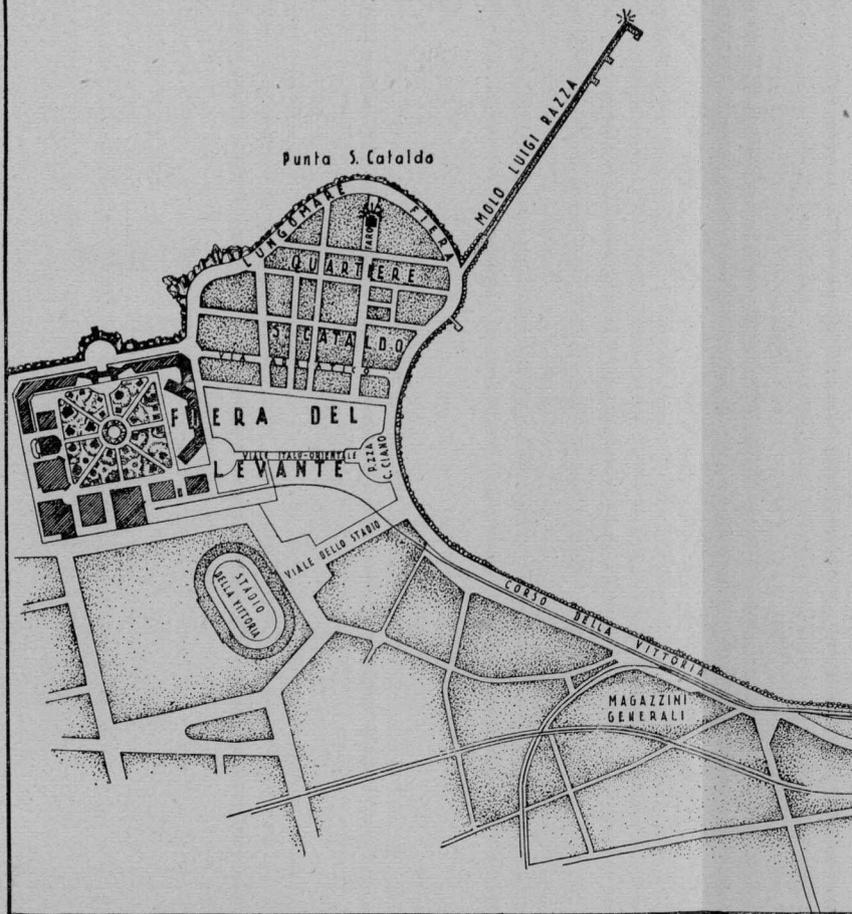
Difatti, all'imbocco del porto si riscontra una profondità media di oltre 13 metri, e così lungo tutta la banchina interna del *Nuovo Molo Foraneo*. Lungo le nuove banchine, poi, i fondali sono di m. 10,50.

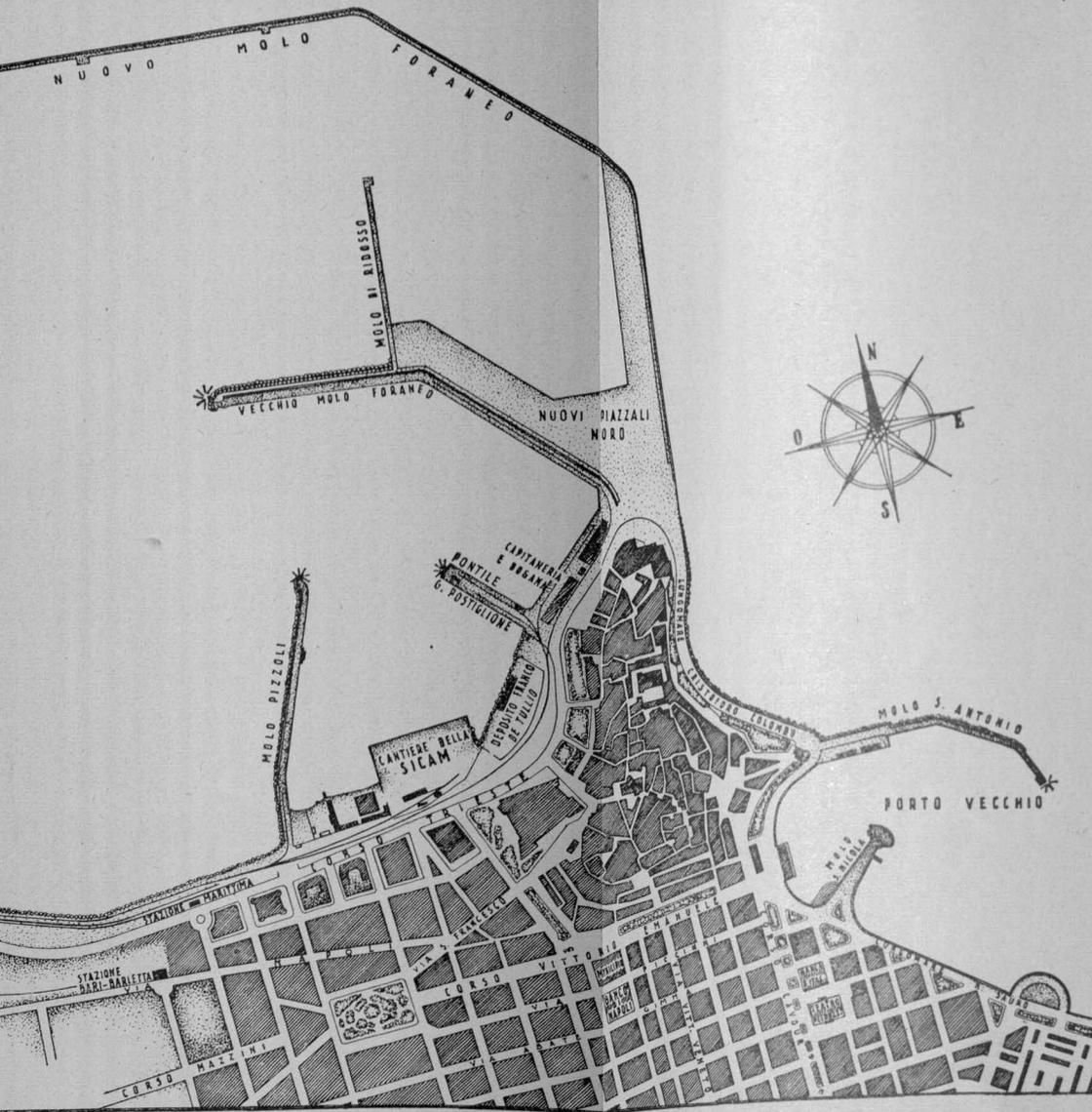
* * *

La carta del porto di Bari, pubblicata dallo Istituto Idrografico della R. Marina (edizione Agosto 1937-XV, aggiornata a tutto il 7 giugno 1939-XVII) riporta i seguenti fondali lungo le banchine del Nuovo bacino portuale, a partire dalla radice del *Molo di ridosso*: 12,4, 12,6, 11,6, 11,2, 11,0, 10,7, 10,4, 10,5, 10,6, 10,5, 10,7, 10,6, 10,2, 11,2, 12,4, 11,3, 13,3, 11,2, 11,0, 14,5, 13,8, 14,4, 12,4.



PORTO DI BARI





NUOVO MOLO FORANEO

MULO DI RIDOSSO

VEECHIO MOLO FORANEO

NUOVI PIAZZALI MODO

MULO PIZZOLI

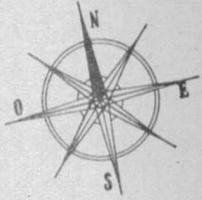
CAPITANERIA E SOGGERNI
PONTILE G. FOSTICIONE

CANTIERE DELLA SICAM

DEPOSITO DI CANTIERE

MULO S. ANTONIO

PORTO VECCHIO



STAZIONE BAZI-BALETTA

STAZIONE MARCONI

CORSO MARZANI

CORSO MARCONI

CORSO VENEZIANO

CORSO VITTORIO EMANUELE

CORSO GARIBOLDI

CORSO MARCONI

CORSO VENEZIANO

CORSO VITTORIO EMANUELE

CORSO GARIBOLDI

CORSO MARCONI

CORSO VENEZIANO

CORSO VITTORIO EMANUELE

CORSO GARIBOLDI

CORSO MARCONI

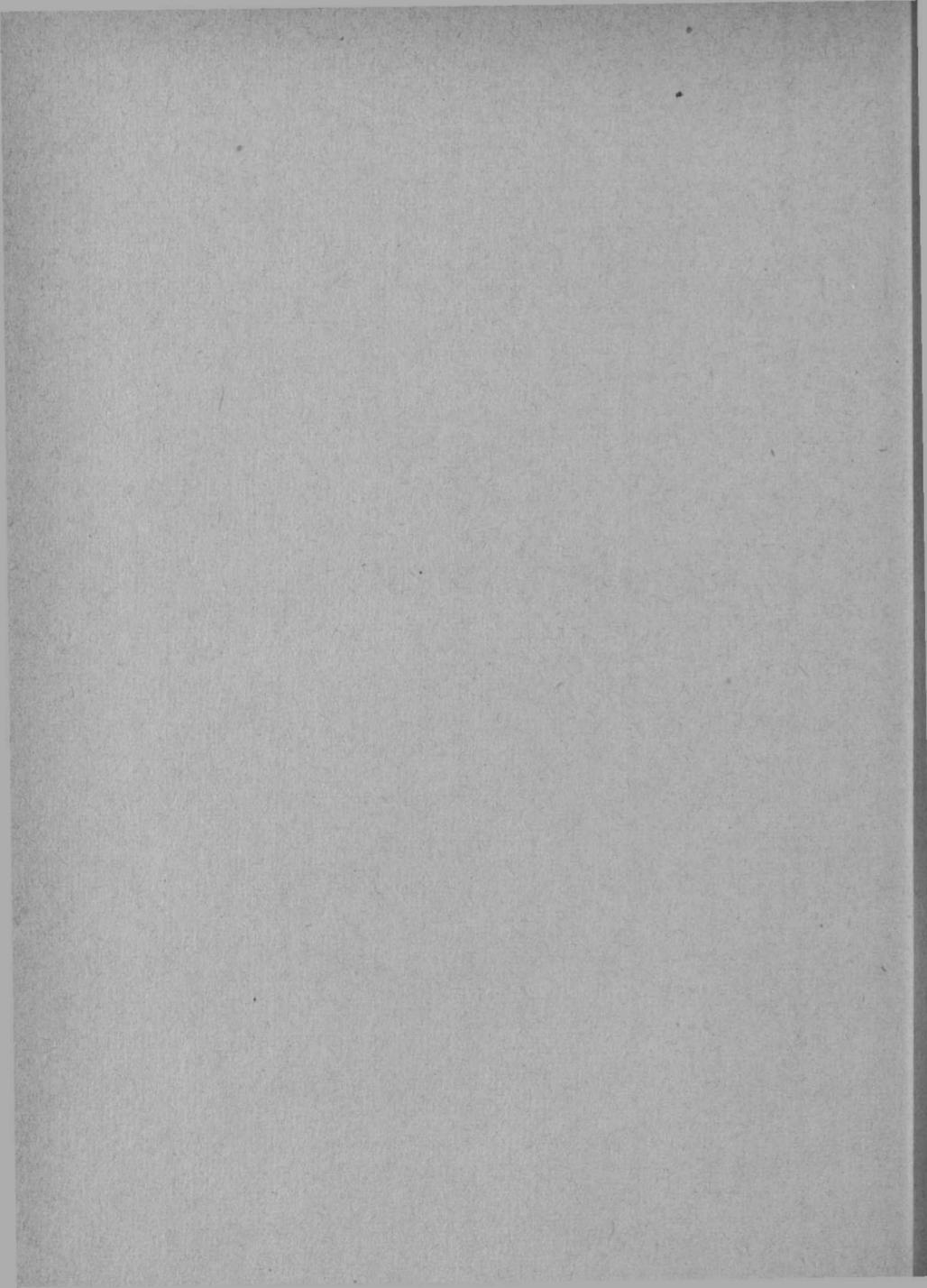
CORSO VENEZIANO

CORSO VITTORIO EMANUELE

PORTO DI BARI



PARTE TECNICA



POSIZIONE GEOGRAFICA DEL PORTO.

Il porto di Bari sorge sulla costa meridionale adriatica, e precisamente nell'ampia insenatura racchiusa fra la punta di S. Cataldo ed il breve promontorio su cui sorge la parte vetusta della Città.

Le coordinate geografiche del Faro di San Cataldo, sulla punta omonima, sono le seguenti:

Long. 14° 30' 38" E. P.

Lat. 41° 8' 19" N.

DECLINAZIONE MAGNETICA

La declinazione magnetica attuale del luogo è di 2° 56' W. Diminuisce annualmente di circa 8'.

TRAVERSIA

La traversia del porto è il vento da **O. N. O.** I venti dominanti sono il **N. O.** (Maestrale) fresco ed asciutto, e il **S. E.** (Scirocco) caldo ed umido; seguono, con minore frequenza, quelli di **E. N. E.** (Bora) e il **S.** (Ostro) più forti e violenti; più rari il **N. E.** (Greco) e il **S. O.** (Libeccio).

SEGNI PRECURSORI

Il rendersi visibili le montagne del Gargano durante i venti del N. è indizio di prossimo vento di S. E.; come l'innalzarsi di nubi da ponente è annunzio di imminente pioggia.

CORRENTI

Le acque dell' Adriatico sono sollecitate da una corrente, la stessa corrente atlantica, che, penetrata dallo stretto di Gibilterra, dopo avere costeggiato l'Africa, la Siria e l'Anatolia, entra nel Mare Egeo unita a quella proveniente dall'Eusino, e, girato attorno alla Morea, per il Canale d'Otranto, risale l'Adriatico lungo la costa dalmata, e discende per la spiaggia italiana fino alla penisola Salentina per proseguire poscia lungo la Calabria e la Sicilia nel Tirreno. Questa corrente litoranea o radente, si dice pure corrente del **Montanari**, perchè fu studiata da questo scienziato.

L'ampiezza della corrente, secondo il Marinelli, va-

ria da 10 a 20 Km. secondo che rasenta promontori o seni. La profondità oscilla del pari da 6 a 12 metri. La sua velocità, in generale maggiore al largo ed alla superficie, non supera i 7 od 8 Km. al giorno, lungo le spiagge venete e romagnole, ed è di 5 a 6 Km. rasente la costa pugliese.

La corrente lungo il litorale pugliese all'approssimarsi del forte vento di scirocco si manifesta in senso contrario all'ordinario, vale a dire da S. E. a N. O. In condizioni normali di tempo la sua velocità è di circa Mg. 1,5 all'ora; ma essa varia colle stagioni e colla direzione del vento: è massima d'inverno; e col forte scirocco può raggiungere, in senso contrario, le due miglia all'ora.

MAREA

L'Adriatico ha maree poco sensibili, come in generale tutto il Mediterraneo; la cosiddetta **ora del porto** nell'Adriatico meridionale ha luogo dalle 15 alle 16.

A Bari il dislivello massimo ordinario di marea è di circa m. 0.60. Col forte vento di S. E. si ha la massima alta marea, e nel febbraio generalmente si osserva la più bassa marea. Giornalmente al mattino avviene la bassa marea ed alla sera l'alta.

SALSEDINE

La salsedine delle acque dell'Adriatico varia da 33 a 38,5 per mille, dando perciò una densità variabile da 1.025 a 1.029.

La salsedine cresce da N. O. a S. E. e da O. ad E.

TEMPERATURA

Riguardo alla temperatura delle acque dell'Adriatico, quella superficiale per la media annua è un poco superiore e per la media invernale molto superiore a quella dell'aria, fatto questo, che si osserva altresì per gli altri mari italiani.

L'Adriatico poi si comporta come tutto il Mediterraneo pure rispetto alla legge della temperatura profonda dei mari chiusi, vale a dire, che in questi, a differenza degli oceani aperti, nei quali la temperatura, diminuendo colla profondità, si riduce molto vicina a 0° sul fondo, la diminuzione della temperatura

si osserva fino ad una profondità, che varia da 180 a 850 metri, dove si hanno 13° 5, e da questo livello fino al fondo si verifica la sola diminuzione di 5 decimi di grado in tutto, per cui colà la temperatura non va mai al disotto di 13°. L'Adriatico però presenta rispetto al Mediterraneo in complesso e al Tirreno in particolare la sola differenza, che in esso la temperatura profonda è più bassa (12°,6 a 12°,9) e si avvicina di più a quella del fondo del Jonio.

COLORAZIONE.

La colorazione dell'Adriatico è di un azzurro verdognolo.

TRASPARENZA.

I dischi bianchi levigati cessano di essere visibili alla profondità di 40 a 50 metri.

ALTEZZA DELLE ONDE

Per l'altezza delle onde l'Adriatico, tenuto pur conto dei suoi persistenti e talora fortemente burrascosi venti bora e grecale, raramente essa raggiunge od oltrepassa i m. 5. Ciò non toglie però che nella costruzione dei moli bisogna ricorrere a massi artificiali del peso di oltre 45 tonnellate.

PROFONDITA'

Il mare Adriatico occupa una delle varie regioni di sprofondamento, di cui consta tutto il Mediterraneo.

Tutta la fossa adriatica è costituita da due distinti bacini separati dal rilievo sottomarino, che in direzione S. N. collega il Gargàno alla Dalmazia, e che si appalesa coi due gruppi di isole delle Tremiti e di Pelagosa. La massima profondità di questo rilievo sottomarino è di soli 181 metri. Al sud poi, in corrispondenza del canale d'Otranto, la fossa adriatica è separata dall'altra contigua del Mare Jonio, molto più profonda, pure da un rialto sottomarino, ma più depresso del Gargàno-Dalmato di circa 600 metri.

Nel punto più ristretto del canale di Otranto la profondità è di 844 metri. Ma mentre il bacino settentrionale dell'Adriatico presenta una massima profon-

dità di 243 metri circa quasi nel suo mezzo tra Ortona e Sebenico, il bacino meridionale raggiunge la massima profondità di 1590 metri tra Bari e Durazzo.

FONDO MARINO

Il fondo del bacino portuale è fangoso, e le ancore vi tengono bene; i bastimenti vi rimangono sicuri e possono, con qualunque tempo, compiere le loro operazioni. Fuori del bacino il fondo non è buon tenitore, poichè è formato da scogli ricoperti da uno strato più o meno sottile di sabbia.

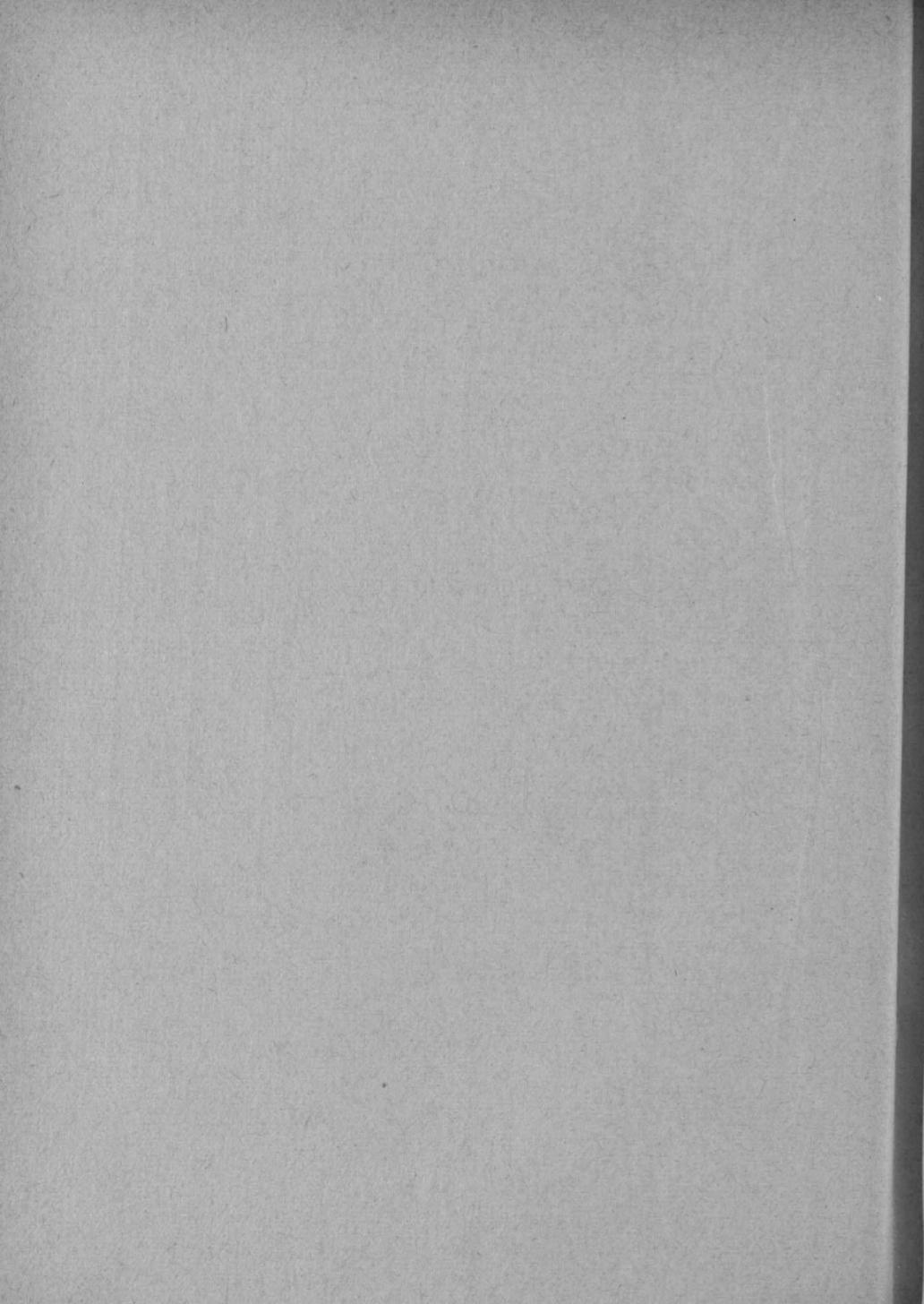
CLIMATOLOGIA

Il clima è generalmente mite. Il mare influisce sensibilmente sulla ventilazione. La temperatura media dell'anno è di 15 centigradi, abbassandosi ad una media di 8 nell'inverno, a 13,7 in primavera, e raggiungendo 24,2 in estate e 17,8 in autunno, sempre di media.

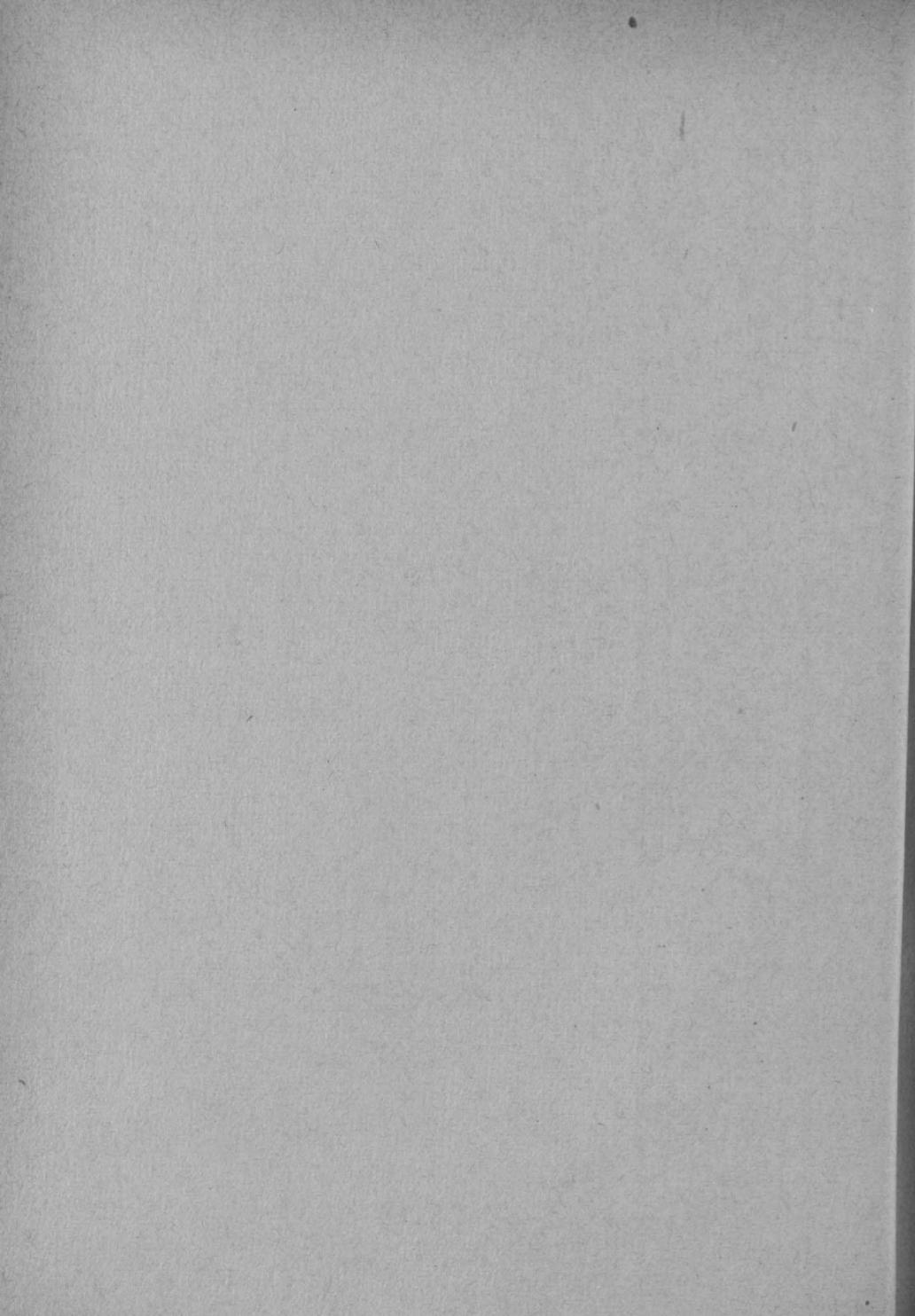
L'umidità relativa annuale è di 68 % (invernale 73, primaverile 67, estiva 61, autunnale 69). La media della pioggia caduta nell'anno è di mm. 565, con 103 giorni piovosi, 122 sereni, 140 misti.

FUOCHI

UBICAZIONE	Caratteristiche Potenza lumin. in c. d.	Altezza della luce sul l. m. del mare	Potenza luminosa geografica
Punta S. Cataldo	Grp. 3 lam. b periodo 20s. 430.000	66,5	32 21
Nuovo Molo Foraneo, sulla testata, a sinistra entrando.	Int. r. periodo 3s. 72	15	7
Molo S. Cataldo (ora Raz- za) sulla testata, a dritta entrando.	int. v. periodo 3s. 16	15	4
Vecchio Molo Foraneo, sul- la testata.	Int. r. grp. 2 lu. periodo 6s.	15	3
Molo Pizzoli, sulla testata.	Int. v. grp. 2 periodo 6s.	—	3
Pontile S. Vito (ora Posti- glione) sulla testata.	Fissa r. (2 verticali)	—	—
Molo S. Antonio, sulla te- stata, a dritta entrando nel porto Vecchio.	Int. v. periodo 5s. 16	17	4



PARTE AMMINISTRATIVA



R. DIREZIONE MARITTIMA

La R. Direzione marittima di Bari estende la sua competenza nei Compartimenti marittimi di Bari, Brindisi e Taranto, sui quali esercita la sorveglianza e tutte le funzioni amministrative riguardanti la gente di mare, la navigazione, il commercio marittimo, i porti, i lidi, le spiagge.

SERVIZI DI COMPETENZA DELLA R. DIREZIONE MARITTIMA.

Sovrintendenza ai servizi delle Capitanerie della Direzione Marittima — Atti di nazionalità delle navi — Regolamento speciale dei porti — Regolamenti per piloti — Regolamenti per l'esercizio del rimorchio — Determinazione dei canoni di galleggianti — Concessioni marittime di speciale importanza da farsi per contratto — Commissioni per inchieste di particolare rilievo per sinistri marittimi.

COMMISSIONI INQUIRENTE SUI NAUFRAGI E I SINISTRI MARITTIMI.

Il Direttore Marittimo è Presidente della speciale Commissione inquirente sui naufragi e sui sinistri marittimi.

Tale Commissione è composta nel seguente modo:

- 1) Il Capo della Direzione Marittima - Presidente.
- 2) Uu Ufficiale di Vascello - Membro.
- 3) Capitano di Lungo Corso - Membro.
- 4) Un Ufficiale del Genio Navale - Membro.
- 5) Un Giudice di Tribunale - Membro.
- 6) Un Ufficiale Inferiore delle Capitanerie di Porto - Segretario senza voto.

UFFICIO DI COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE E DELL'ARIA.

Il Comandante del porto è Commissario straordinario dell'Ufficio di Collocamento della Gente di Mare e dell'Aria.

Tale Ufficio è autonomo, ed è retto da un Ufficiale di Porto.

Capitanerie di Porto	Uffici circondariali maritt.	Limiti territoriali dei circondari	Uffici maritt. locali	Delegazioni di spiaggia
Taranto	Crotone	Dalla foce dell' <i>Assi</i> incl. a <i>Nova Siri</i> escl.		Soverato Marina di Cat. Capo Rizzuto Torre Nuova Cariati Rossano Corigliano Cal. Tre bisacce M. Giordano
		Da <i>Nova Siri</i> incl. a <i>Calumela</i> incl.		Montalbano
Brindisi	Gallipoli	Da <i>Torre Cesarea</i> (Nardò) incl. a <i>Capo S. Maria di Leuca</i> incl.		Torre Cesarea Nardò Leuca (Capo S. Maria).
		Da <i>Capo S. Maria di Leuca</i> escluso a <i>Fasano</i> escluso.		Tricasse Castro (Vaste) Ostranto S. Andrea. S. Cataldo (Lecce) Villanova (Ostuni)
Bari		Da <i>Fasano</i> incluso a <i>S. Spirito di Bari</i> escl.		Monopoli Polignano a Mare Mola di Bari Torre a Mare
	Molfetta	Da <i>S. Spirito di Bari</i> incl. a <i>Trani</i> escl.		S. Spirito di Bari
	Barletta	Da <i>Trani</i> inclusa a <i>Margherita di Savoia</i> incl.	Trani	Giovinazzo Bisceglie Margherita di Savoia
	Manfredonia	Da <i>Margherita di Savoia</i> alla <i>Foce del Saccione</i> incl.		Viesti Peschici Sanmenao (Vico del Gargano). Rodi Garganico Lesina Tremiti (isola)

R. CAPITANERIA DI PORTO

La R. Capitaneria di Porto di Bari estende la sua competenza da Fasano alla Foce del Saccione marino, escluso, comprendendo gli Uffici circondariali marittimi di Molfetta, Barletta e Manfredonia, nonchè l'Ufficio marittimo locale di Trani e varie Delegazioni di spiaggia.

Rappresenta l'organo periferico del Ministero della Marina per ciò che riguarda la Leva marittima, il reclutamento dei militari del Corpo RR. EE. MM., i servizi militari in genere, i quadri degli uomini in congedo, la mobilitazione, ect.

Rappresenta l'organo periferico del Ministero delle Comunicazioni per quanto riguarda la gente di mare, il naviglio mercantile, e la polizia della navigazione, dei porti e del lavoro marittimo. E', inoltre, organo periferico del Ministero dell'Agricoltura per ciò che riguarda la pesca marittima, e del Ministero dell'Interno per ciò che riguarda la Sanità marittima

SERVIZI DI COMPETENZA DELLA R. CAPITANERIA.

Polizia giudiziaria dei Porti. — Istruttorie sui reati marittimi avvenuti nel Compartimento, compreso Bari. Loro repressione — Contravvenzioni alle disposizioni delle leggi e regolamenti marittimi. Giudizio sulle stesse — Concorso con la P. S. per la repressione dei reati comuni.

Proprietà navale. — Tenuta del registro delle costruzioni navali in corso. Dichiarazioni di costruzione e conseguente vigilanza — Tenuta delle matricole delle navi sia a motore che a vela — Trascrizione sulle matricole o sugli atti di nazionalità e controllo di tutti indistintamente i passaggi di proprietà — Dichiarazioni di armatore — Successioni — Pegni - ipoteche - sequestri - cambi marittimi - demolizioni - naufragi - atti di abbandono - dimissioni di bandiera - Tutela dei crediti privilegiati sulle navi.

Stazzatura delle navi e galleggianti. — Ordine di stazzatura delle navi e galleggianti, vigilanza e rilascio dei relativi certificati. Stazzatura diretta a mezzo di ufficiale per le navi inferiori a 20 tonn.

Nazionalizzazione delle navi. — Raccolta e controllo dei documenti pel rilascio dell'atto di nazionalità a navi di nuova costruzione, acquisto all'estero, trasformazione, ristazza, cambio di nome, o per la loro dimissione di bandiera.

Premi e compensi alle costruzioni ed alle riparazioni navali. — Ricezione e registrazione di tutte le dichiarazioni di costruzione o di riparazione di navi, macchine marine, apparecchi ausiliari aventi diritto ai premi di legge — Controllo a mezzo di materiali impiegati, su quelli introdotti in franchigia.

Controllo su Cantieri Navali.

Matricole e registri della Gente di Mare.

Stato civile e successione dei marittimi.

Cassa Depositi della Gente di Mare.

Cassa invalidi.

Assicurazione infortuni e malattie.

Contratti di arruolamento.

Collocamento della Gente di Mare.

Piloti - Ormeggiatori - Rimorchiatori. — Controllo e disciplina sul Corpo dei Piloti — Regolamento — Esami e nomine. Tariffe e loro liquidazione. Disciplina e tariffe dei servizi di rimorchio e di ormeggio.

Armamento e disarmo delle navi. — Formazione del ruolo d'equipaggio — Controllo sul capitano e sulle persone da imbarcare, sul loro numero e specialità in rapporto al viaggio, al tipo, alla stazza, all'apparato motore ecc. — Assicurazione della nave, dell'equipaggio e del carico — Rilascio dei giornali nautici, dei libretti di equipaggio, liquidazione dei salari.

Visite e classificazioni delle navi. — Controllo preventivo a ciascuna partenza che le navi abbiano subito le prescritte visite del Registro Italiano ed abbiano riportato le necessarie classifiche. Controllo sulla capacità e salubrità delle installazioni per gli equipaggi e relativi reclami.

Trasporto passeggeri - Servizio Emigrazione. — Visite per stabilire la capacità al trasporto passeggeri — Misurazione dei locali, spazi, imbarcazioni, in rapporto alle disposizioni della legge sull'emigrazione — Prove di velocità e successivi controlli ad ogni viaggio — Verifiche alle stazioni di R. T. di bordo — Controllo

sul servizio sanitario a bordo e su quello dei RR. commissari — Controllo sui viveri e provviste imbarcate — Controllo sul numero dei passeggeri imbarcati, sui prezzi di passaggio, ecc.

Servizi marittimi sovvenzionati. — Vigilanza sull'osservazione dei capitolati da parte delle navi sovvenzionate.

Partenze delle navi. Preventivi accertamenti ed annotazioni sul registro partenze dell'osservanza di tutte le disposizioni, comprese le doganali, del pagamento delle tasse, del buon stivaggio e quantità del carico, del rispetto della linea di massimo carico, ecc. — Vidimazione delle carte di bordo — Rilascio delle patenti sanitarie.

Ammissione a pratica delle navi. — Relazione del capitano e costituito sanitario — Controllo e vidimazione delle carte di bordo — Ritiro di eventuali reclami, denunce, atti di stato civile, informazioni nautiche, deposito di oggetti e valori.

Servizio sanitario. — È fatto dai medici di porto colla sovrintendenza del Comandante del Porto — Visita sanitaria all'equipaggio, ai passeggeri ed ai locali della nave in arrivo — Isolamento, disinfezione, de-ratizzazione, cianidificazione delle navi — Contumacie di sanità marittima — Relative segnalazioni — Vigilanza sanitaria su merci ed animali in arrivo.

Vigilanza su imbarchi e sbarchi clandestini.

Tasse e diritti marittimi. — Accertamento e imposizione delle Tasse d'ancoraggio comprese quelle speciali), dei diritti marittimi su licenze galleggianti, su patenti ed operazioni sanitarie, atti di nazionalità, atti di acquisto di navi, esami e patenti di grado.

Naufragio e ricuperi. — Soccorsi alle navi ed agli aeromobili pericolanti nelle acque del Compartimento — Liquidazione dei compensi alle navi e persone soccorritrici — Prime indagini e verbali di naufragio — Gestione delle cose salvate e di quelle di ignota provenienza sulle coste del Compartimento — Inchieste sui sinistri marittimi.

Pesca. — Applicazione delle leggi sulla pesca.

Giurisdizione penale marittima. — Accertamenti e istruttorie sui reati marittimi commessi in navigazione — Raccolta dei documenti e dei corpi di reato — Denuncia all'autorità giudiziaria — Procedimenti penali per infrazioni e contravvenzioni marittime — Procedimenti disciplinari a carico dei marittimi.

Giurisdizione civile. — Sentenze in materia di urti tra navi, di rimorchi, di salvataggi, fra armatori ed equipaggi ecc.

Leva - Mobilitazione - Servizi militari.

Demanio marittimo. — Concessioni per contratto e per licenza di suolo e spazi acquei nella zona di competenza.

Galleggianti. — Tenuta dei registri di tutti i galleggianti iscritti al porto di Bari (da traffico, pesca e diporto). — Registrazione dei passaggi di proprietà, dei pegni, sequestri, ecc. — Controllo sull'impiego dei galleggianti.

Polizia amministrativa del Porto. — Movimento e ormeggio delle navi e dei galleggianti — Vigilanza sui moli; calate ed opere marittime per prevenire danni, usi abusivi, ecc. — Imbarco e sbarco di materie infiammabili e delle zavorre — Uso dei fuochi, precauzioni contro gli incendi — Provvedimenti in caso di incendio — Pompe.

Regolamentazione del lavoro.

Apparecchi meccanici.

Magazzini e spazi scoperti.

Informazioni nautiche.

R. UFFICIO DEL LAVORO PORTUALE

I R. Uffici del Lavoro portuale furono istituiti con Decreto Legge 1° febbraio 1925, per disciplinare il lavoro e l'imbarco, lo sbarco e il trasporto delle merci nei porti del Regno.

COMPETENZA DEL R. UFFICIO DEL LAVORO

Ordinamento del Lavoro in porto. Regolamento e disciplina del lavoro portuale e polizia relativa. Ruoli, pratiche personali e tessere dei lavoratori. Contenzioso del lavoro. Consiglio del Lavoro. Autorizzazioni e concessioni a privati ed alle Compagnie Portuali per l'assunzione e l'esercizio dei servizi di carico, scarico e maneggio delle merci nell'ambito portuale. Sorveglianza amministrativa e tecnica delle Compagnie Portuali e relativi poteri disciplinari. Compilazione delle tariffe e norme di lavoro per i vari rami dei servizi di carico e scarico e per le varie qualità di merci ed applicazioni delle tariffe stesse. Controllo e vidi-

mazione delle fatture di lavoro. Assistenza e previdenza per le maestranze portuali. Sorveglianza delle operazioni nell'ambito portuale ed a bordo delle navi. Controllo e disciplina del servizio di imbarco e sbarco bagagli e delle guide. Riconoscimento della possibilità di eseguire operazioni sul carico e scarico in porto in relazione alle condizioni meteorologiche ed alle altre cause che possono influire sul lavoro portuale.

CONSIGLIO DEL LAVORO PORTUALE

Presso ogni R. Ufficio del Lavoro portuale, vi è un organo consultivo e deliberativo, di struttura prettamente corporativa, detto Consiglio del Lavoro portuale.

COMPETENZA DEL CONSIGLIO DEL LAVORO

Il Consiglio del Lavoro, regolato dai D.D. M.M. 12 Agosto 1926 e 3 Settembre 1928, è costituito da un Presidente e da un certo numero di Membri effettivi e Membri supplenti.

Un impiegato del R. Ufficio del Lavoro, designato di volta in volta, funge da Segretario del Consiglio.

I rappresentanti dell'Armamento, del Commercio e dell'Industria e quelli dei lavoratori del Porto, salvo le speciali deroghe contenute nell'art. 1 del Decreto Ministeriale 3 settembre 1928, durano in carica un biennio, e possono essere riconfermati.

* * *

Il Direttore dell'Ufficio del Lavoro procede alla compilazione dell'ordine del giorno, degli argomenti e delle proposte da sottoporre al Consiglio. L'ordine del giorno dovrà essere pubblicato all'albo della R. Capitaneria almeno cinque giorni prima dell'adunanza e comunicato al locale Consiglio Provinciale dell'Economia.

L'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio è affidata al Direttore dell'Ufficio del lavoro.

Agli effetti dell'art. 6 del Decreto Ministeriale 12 Agosto 1926 le deliberazioni del Consiglio, che riguardano provvedimenti, sono pubblicate all'albo pretorio della Capitaneria.

MILIZIA PORTUARIA.

Bari è sede di un Distaccamento della 3ª Legione di Milizia Portuaria. Il Comando del Distaccamento si trova al Corso Vittorio Emanuele, 77.

La Milizia Portuaria provvede, in concorso con gli altri Corpi Armati dello Stato, al servizio di polizia e di sicurezza nei porti principali ed in quei tratti del Litorale del Regno per i quali se ne ravvisi la necessità. Essa è impiegata, sia a terra che a mare, per mantenere l'ordine, tutelare l'incolumità delle persone e la sicurezza delle proprietà, provenire e reprimere i reati, raccogliendone le prove ed assicurando i colpevoli alla giustizia.

Suo speciale compito è quello di vigilare perchè non siano trasgredite le disposizioni riguardanti la conservazione delle opere dei porti e delle spiagge, l'occupazione di aree demaniali, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci, l'uso dei fuochi e il maneggio delle merci infiammabili e pericolose, la pesca, la sanità marittima, l'emigrazione, l'ordinamento e la disciplina del lavoro portuale.

Tutti gli appartenenti alla Milizia Portuaria sono considerati in servizio permanente anche se non sono comandati. Nessuno di essi può essere impiegato in servizi diversi da quelli di istituto.

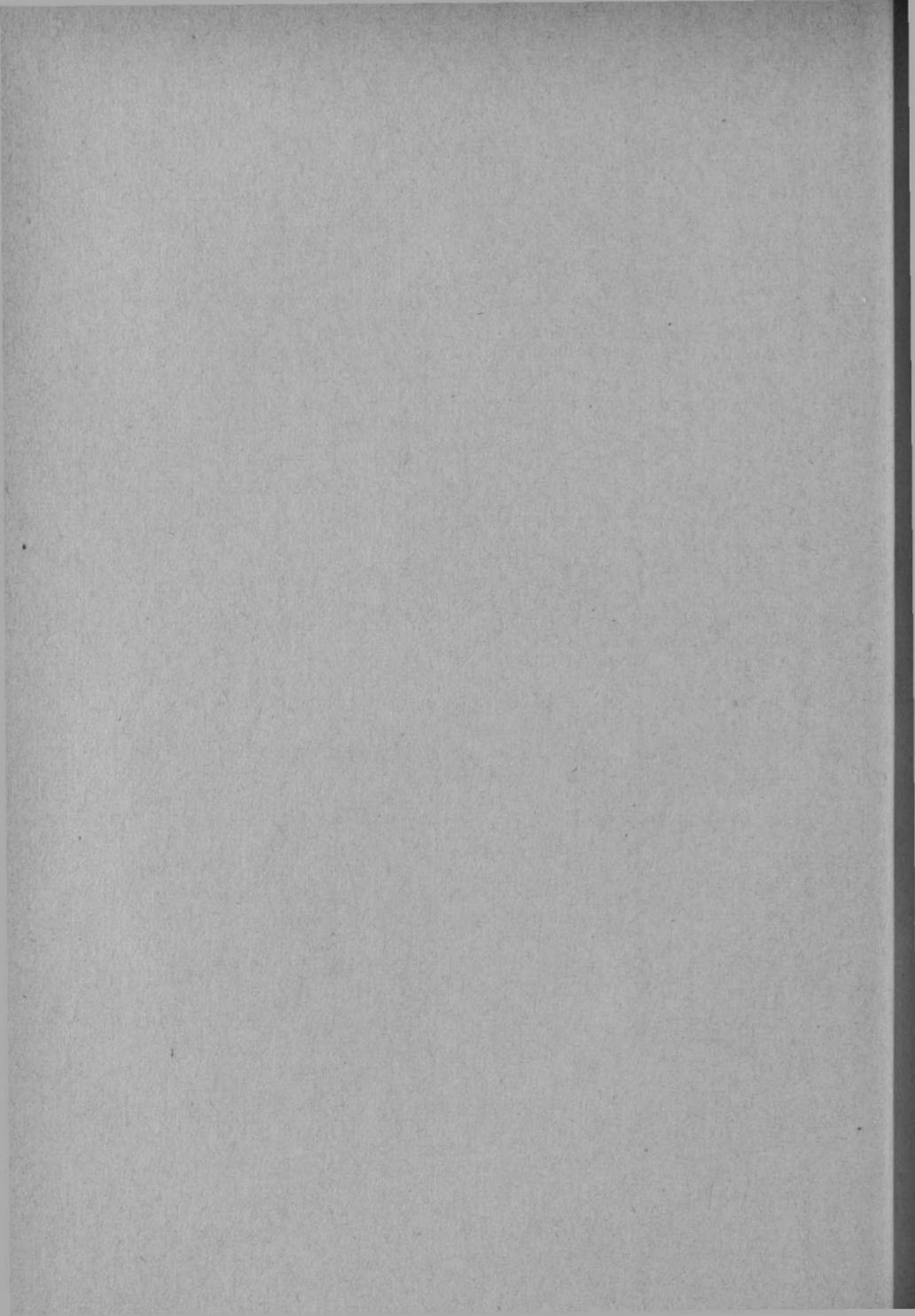
Nell'esercizio delle funzioni e nell'adempimento dei compiti, i singoli Reparti della Milizia Portuaria saranno alle dirette dipendenze:

a) dell'Autorità Portuale per i servizi di polizia marittima e portuale;

b) dell'Autorità di P. S. per i servizi di polizia ordinaria e confinaria, di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza.

Gli Ufficiali e Sottufficiali sono Ufficiali di Polizia Giudiziaria.

PARTE GEOGRAFICA



DISTANZE NAUTICHE FRA IL PORTO DI BARI E GLI ALTRI PORTI ITALIANI.

Le distanze sono espresse in miglia; un miglio è considerato 1852 m.

Ancona	215	Oristano	754
Aranci (Golfo)	645	Ortona	141
Augusta	344	Otranto	100
Brindisi	61	Palermo	444
Cagliari	645	Palmas (Golfo)	686
Catania	338	Pantelleria	534
Civitavecchia	627	Pola	264
Crotone	200	Porto Empedocle	464
Fiume	286	Porto Ferraiolo	709
Gaeta	535	Porto Torres	732
Gallipoli	161	Salerno	484
Genova	820	Savona	822
Imperia	825	Siracusa	347
Lampedusa	517	Spezia	788
Livorno	745	Taranto	204
Lussimpiccolo	235	Trapani	495
Maddalena	661	Trieste	322
Marsala	495	Venezia	329
Messina	322	Zara	194
Napoli	502		

DISTANZE NAUTICHE FRA IL PORTO DI BARI E GLI ALTRI PORTI MEDITERRANEI.

Le distanze sono espresse in miglia; un miglio è considerato 1852 m.

Adalia	843	Canea	493
Aiaccio	739	Cannes	856
Alessandretta	1080	Cattaro	122
Alessandria	896	Cette	964
Algeri	944	Ceuta	1352
Alicante	1102	Corfù	177
Almeria	1211	Corinto Pon.	369
Antivari	115	Costantinopoli	850
Barcellona	1000	Dede Agac	739
Bastia	722	Derna	595
Beirut	1064	Durazzo	118
Bengasi	599	Famagosta	1011
Biserta	629	Gallipoli Dardanelli	736

Gibilterra	1356	Sebenico	165
Malaga	1300	Sfak	644
Marsiglia	901	Smirne	695
Navarino	353	Spalato	147
Nizza	845	Tobruk	668
Orano	1142	Tolone	876
Palma	954	Tripoli	616
Patrasso	248	Tunisi	623
Pireo	537	Valenza	1097
Porto Mahon	880	Valetta (La)	425
Porto Said	997	Valona	125
Rodi	637	Zante	277
Salonicco	744		

DISTANZE FERROVIARIE FRA LA STAZIONE DI BARI CENTRALE E LE STAZIONI DI TUTTI GLI ALTRI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA.

Le distanze comprese nel seguente elenco sono computate sulla via più breve delle Ferrovie della rete principale dello Stato, e sono quelle valevoli per viaggiatori e bagagli.

La distanza per Zara è computata in transito di Ancona e comprende 157 Km. di percorso marittimo.

Le distanze per le Stazioni della Sardegna sono computate in transito di Civitavecchia-Terranova-Pausania M. I. B. e comprendono 234 Km. di percorso marittimo.

La distanza per Ascoli Piceno è computata in transito di S. Benedetto del Tronco e comprende 33 Km. di percorso automobilistico.

La distanza per Teramo è computata in transito di Giulianova e comprende 26 Km. di percorso automobilistico.

La distanza per Matera è computata intieramente sulle linee delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

La distanza per Nuoro comprende anche il percorso da Nuoro a Civitavecchia sulle Ferrovie Complementari Sarde.

Per la tassazione dei trasporti a bagaglio interessanti lo stretto di Messina, le distanze devono essere aumentate di 22 Km.

Agrigento Centrale	831	Aosta	1074
Alessandria	894	Aquila degli Abruzzi	425
Ancona	446	Arezzo	674

Ascoli Piceno	394	Novara	921
Asti	929	Nuoro	1000
Avellino	255	Padova	739
Belluno	853	Palermo C.	779
Benevento	225	Parma	740
Bergamo	878	Pavia	857
Bologna Centrale	650	Perugia	596
Bolzano	912	Pesaro	506
Brescia	829	Pescara C.	300
Brindisi	111	Piacenza	797
Cagliari	1098	Pisa C.	783
Caltanissetta C.	764	Pistoia	736
Campobasso	298	Pola	1061
Catania C.	642	Potenza Inf.	242
Catanzaro Sala	419	Ragusa	841
Chieti	312	Ravenna	589
Como S. Giovanni	916	Reggio Calabria C.	552
Cosenza	307	Reggio E.	712
Cremona	796	Rieti	487
Cuneo	1037	Roma Termini	494
Enna	732	Rovigo	696
Ferrara	663	Salerno	304
Firenze S. M. N.	702	Sassari	932
Fiume C.	1023	Savona Letimbro	981
Foggia	123	Siena	729
Forlì	586	Siracusa	729
Frosinone-Fiuggi	418	Sondrio	991
Genova P. Principe	944	Taranto	115
Gorizia C.	911	Teramo	363
Grosseto	682	Terni	528
Imperia-Oneglia	1048	Torino P. N.	985
La Spezia C.	857	Trapani	905
Lecce	150	Trento	856
Littoria	433	Treviso	789
Livorno C.	803	Trieste C.	916
Lucca	780	Udine	884
Macerata	431	Urbino	579
Mantova	749	Varese	932
Massa	825	Venezia S. Lucia	776
Matera	76	Vercelli	924
Messina C.	547	Verona P. N.	764
Milano C.	869	Vicenza	770
Modena	687	Viterbo P. Fiorentina	592
Napoli C.	321	Zara	605

DISTANZE FERROVIARIE FRA LA STAZIONE DI BARI CENTRALE E I TRANSITI INTERNAZIONALI DI TERRA E DI MARE.

Le distanze sono calcolate in chilometri e sono quelle valevoli per la tassazione dei trasporti delle merci.

La distanza per Piena confine (Breil confine Sud) e per S. Dalmazzo di Tenda confine (Breil confine nord) sono computate sul percorso interamente italiano.

Le distanze per i trasporti delle merci per gli scali marittimi comprendono l'aumento dei cinque chilometri previsto dall'art. 1 dell'allegato 6 alle Condizioni e tariffe per i trasporti delle corse sulle FF. SS.

Ancona	446	Messina C.	569
Ancora Marittima		Napoli C.	321
(Molo Nord)	454	Napoli M.	333
Bardonecchia conf.	1079	Piedicolle transito	977
Brennero transito	1001	Piena Conf. (Breil	
Brindisi	111	Conf. Sud)	1107
Chiasso	920	Pino Confine	975
Civitavecchia	584	Postumia transito	980
Civitavecchia marit-		S. Candido	1025
tima	591	S. Dalmazzo di Tenda	
Fiume Centrale		(Breil Conf. Nord)	1097
Transito e Rive	1016	Savona Letimbro	981
Genova P. P.	944	Savona M.	989
Genova M.	949	Tarvisio C. e transito	966
Iselle transito	1014	Trieste C.	916
La Spezia Centrale	857	Trieste p. f. V. E. III	923
La Spezia Marittima	863	Venezia Mestre	768
Livorno C.	803	Venezia M.	784
Livorno M.	808	Ventimiglia Confine	1097

DISTANZE STRADALI FRA BARI E LE PRINCIPALI CITTA' DELL'ITALIA CENTRALE E MERIDIONALE.

Le distanze stradali qui sotto indicate sono espresse in chilometri, per la via più breve.

Ancona	497	Brindisi	113
Aquila	434	Campobasso	263
Arezzo	693	Catanzaro	512
Ascoli	431	Cesena	624
Avellino	258	Chieti	351
Benevento	228	Cosenza	432

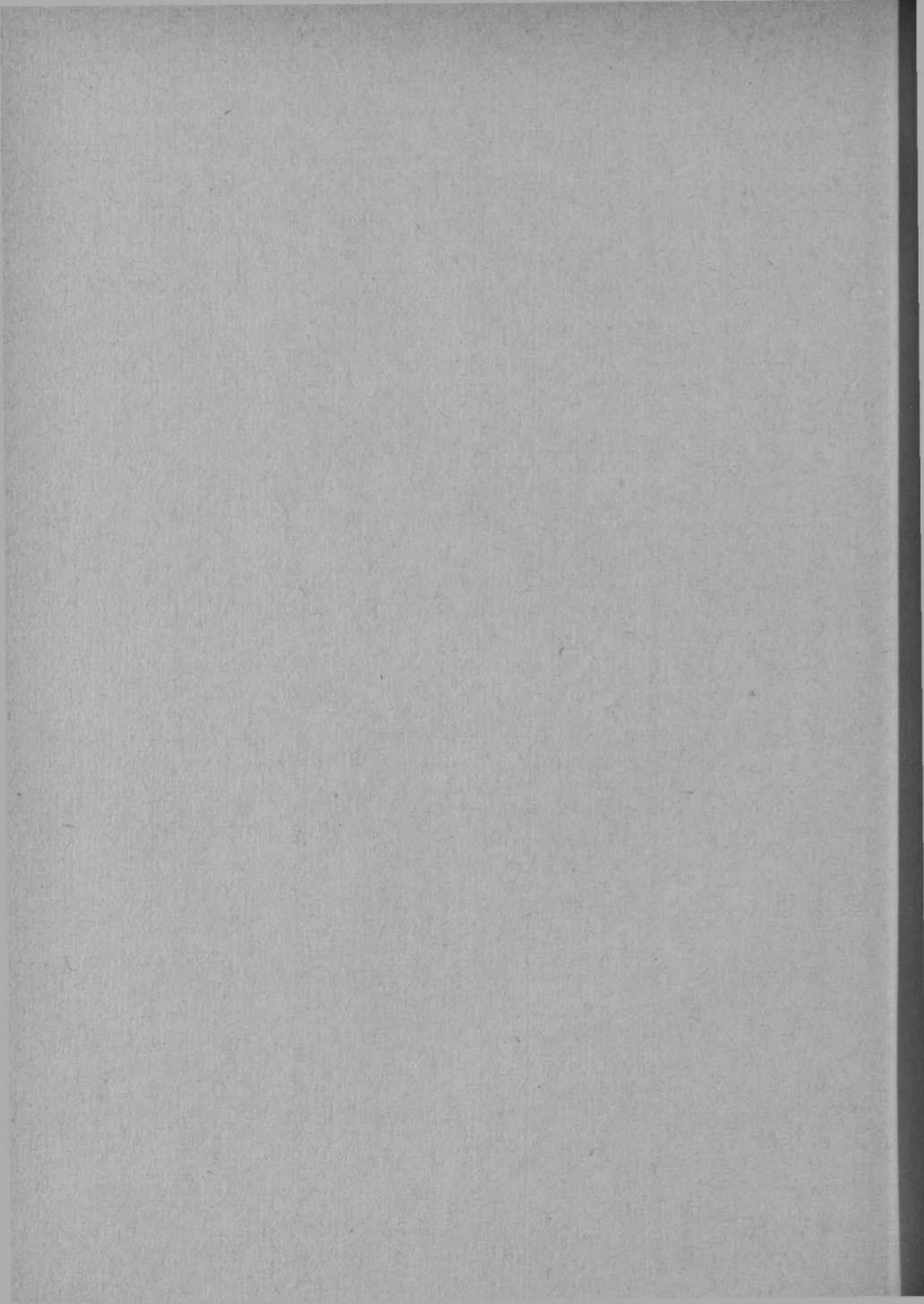
Empoli	806	Pescara	344
Firenze	782	Pisa	827
Foggia	127	Potenza	144
Frosinone	436	Reggio Calabria	651
Grosseto	685	Rieti	494
Lecce	153	Rimini	594
Littoria	468	Roma	490
Livorno	820	Salerno	264
Macerata	478	Siena	721
Matera	65	Taranto	96
Napoli	288	Teramo	406
Perugia	613	Terni	532
Pesaro	559	Viterbo	572

LINEE E DISTANZE AEREE

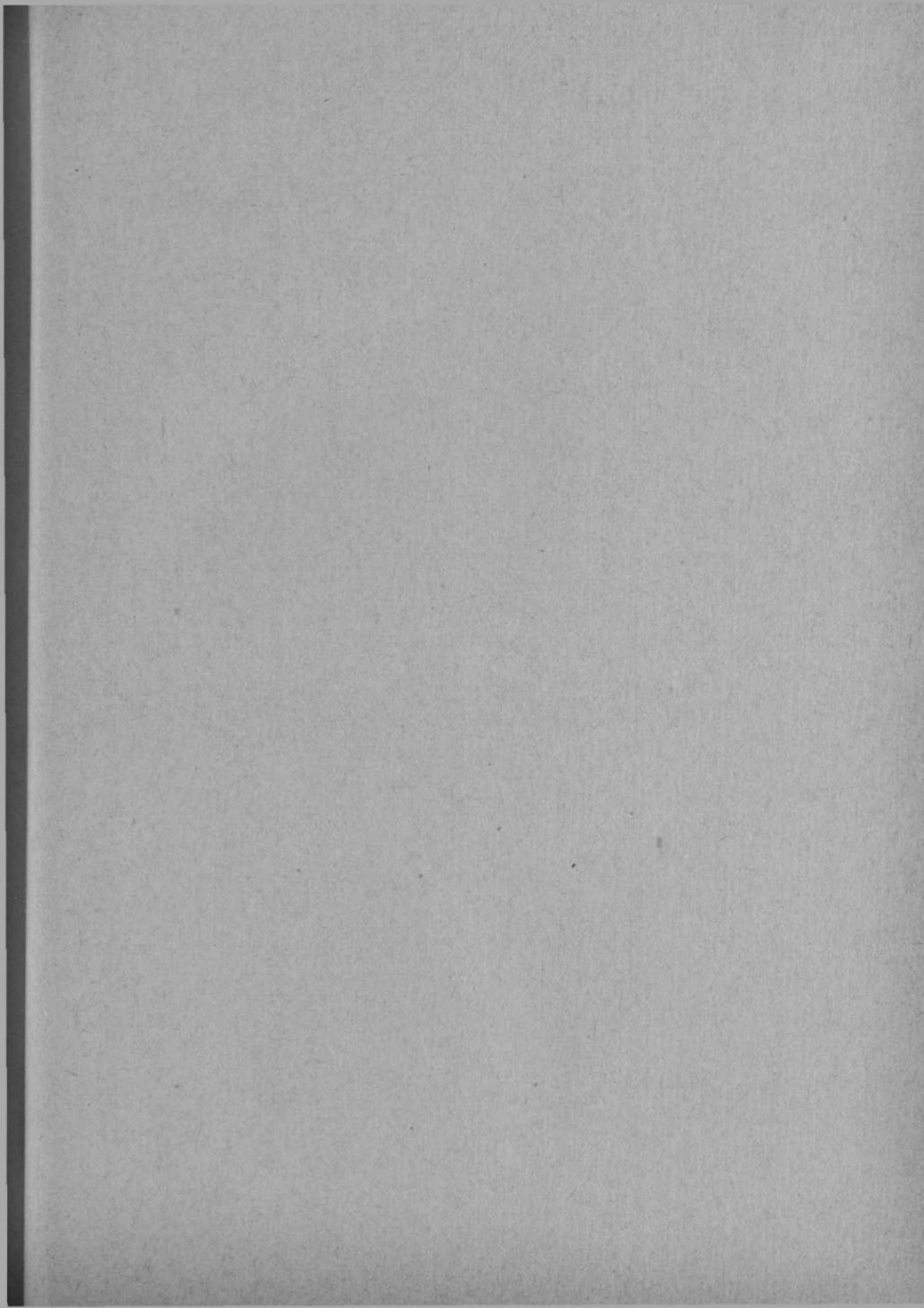
Bari è legata a Brindisi con un rapido ed intenso servizio aereo che copre gli 85 Km. di distanza in 60 minuti.

La linea è in collegamento con tutta la vasta rete dei servizi aerei commerciali italiani che toccano Brindisi (linee per Roma, Siracusa, Tirana, Salonicco, Sofia, Atene, Rodi, Caifa, Bagdad, Bassora, ect).

Nota — *Il Bollettino dell'Aviazione civile e del traffico aereo, edito dal Ministero dell'Aeronautica (Roma, Ministero dell'Aeronautica, abbonamento annuo L. 35) pubblica le leggi, i decreti, i regolamenti, le convenzioni, le statistiche, le tariffe e ogni altra informazione relativa al traffico aereo civile.*



TASSE E SERVIZI PORTUALI



TASSA DI ANCORAGGIO

Le navi che compiono operazioni di commercio nello Stato pagano la tassa di ancoraggio nella seguente misura in ragione del tonnellaggio di stazza netta:

Piroscafi: Se addetti al traffico fra i porti dello Stato L. 1,00 a tonnellata per 30 giorni, L. 3,00 per un anno.

Se addetti al traffico coi porti esteri L. 3,60 per 30 giorni, L. 9,00 per un anno.

Velieri: Se addetti al traffico fra i porti situati fuori del Mediterraneo L. 1,00 per tonnellata se di portata di 100 tonnellate o meno; L. 1,50 per ogni tonnellata eccedente le prime 100 (per un anno).

Se addetti al traffico fra i porti situati nel Mediterraneo L. 1,00 per ogni tonnellata netta eccedente le prime 50.

Rimorchiatori: L. 1,50 per ogni HP indicato e per un anno.

TASSA DI ANCORAGGIO RIDOTTA

Le navi a vapore ed a vela, che sbarchino od imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedenti il quinto o il decimo delle tonnellate di stazza netta, avranno facoltà di chiedere rispettivamente invece dell'intera tassa, la metà ed il quarto soltanto della tassa di ancoraggio più un diritto fisso di cent. 20 per tonnellata di stazza netta.

Quelle che sbarchino od imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedenti il ventesimo delle tonnellate di stazza potranno pagare in luogo della tassa di ancoraggio, un diritto di L. 12,00 per ciascuna tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

Le navi che imbarcano e sbarcano passeggeri pagano L. 40,00 per ognuno di essi indipendentemente dalla tassa dovuta per le merci di cui sopra.

NOTA. - Potranno essere efficacemente consultate le seguenti pubblicazioni in materia di tasse e diritti marittimi e portuali:

E. SQUADRILLI - *Tasse e diritti erariali che interessano la navigazione.* - Roma, 1934-XII. L. 12.

L. TOMASSI - *Manuale delle tasse marittime.* 3. edizione. Roma, 1936-XIV.

SOPRATASSA DI ANCORAGGIO

Le navi provenienti dall'estero o dirette all'estero che approdano in un porto, rada o spiaggia dello Stato con merce sopra coperta per compiersi operazioni commerciali di sbarco od imbarco (anche se limitate alle merci caricate o da caricarsi sotto coperta) corrisponderanno con le stesse modalità il diritto per la sopratassa di ancoraggio in ragione alle tonnellate di stazza corrispondenti allo spazio occupato dalla merce stessa a decorrere dal giorno in cui ebbero inizio le operazioni in parola.

La sopratassa di ancoraggio non può avere scadenza posteriore a quella della tassa di ancoraggio ordinaria, e pertanto, quando ne sia il caso essa verrà determinata in ragione del periodo di validità rimanente alla tassa ordinaria, salvo, per le navi a vapore, la facoltà di pagarla per 30 giorni se la tassa ordinaria annuale abbia tuttora una validità superiore a tale periodo.

Le navi hanno facoltà di richiedere che la sopratassa di ancoraggio sia liquidata in base al tonnellaggio di stazza fittizio massimo che ragionevolmente potrebbe utilizzarsi in coperta.

Sono esenti dal pagamento della sopratassa di ancoraggio le materie pericolose (che per disposizione regolamentare non possono essere collocate sotto coperta) le merci di facile deperimento, quelle voluminose che per le loro dimensioni non possono passare liberamente dai boccaporti, le merci tramandanti cattivi odori e gli animali vivi allorchè imbarcati su nave non espressamente costruita pre il trasporto del bestiame.

Sono altresì esenti dal pagamento i fusti vuoti di ritorno che abbiano servito per prendere o lasciare un carico in un porto dello Stato.

DIRITTI MARITTIMI DIVERSI

Contributo sanitario. Deve corrispondersi nella misura dell'1 % della tassa di ancoraggio per 30 giorni dalle navi provenienti dall'estero siano o no state assoggettate ad accertamenti sanitari. Nel caso che nei trenta giorni di validità della tassa, la nave tocchi un porto del Regno proveniente dall'estero e sia sog-

getta a misure sanitarie, la stessa corrisponderà la metà del diritto.

Patente sanitaria. Pagano L. 2,00 le navi a vela di portata inferiore alle 51 tonnellate; L. 5,00 le navi a vela di portata fra le 51 e le 100 tonn.; L. 15,00 le navi a vela di portata superiore alle 501 tonnellate e le navi a vapore di portata inferiore; L. 25,00 i piroscafi di portata superiore alle 501 tonnellate.

TASSE PASSEGGERI

I passeggeri provenienti e diretti a porti esteri situati nel Mediterraneo corrispondono:

L. 10 se di 1. classe L. 4 di 2. classe L. 1 di 3. classe

I passeggeri provenienti e diretti a porti europei situati fuori del Mediterraneo e porti del Mar Nero corrispondono.

L. 30 se di 1. classe L. 10 di 2. classe L. 2 di 3. classe

I passeggeri provenienti e diretti da o ad altri porti corrispondono:

L. 60 se di 1. classe L. 20 di 2. classe L. 5 di 3. classe

NAVI IN CROCIERA TURISTICA

Le navi nazionali e le estere in crociera turistica provenienti dall'estero avranno facoltà di pagare, invece della tassa di ancoraggio, il diritto di L. 15,00 per ogni passeggero sbarcato dalla nave e che vi riprende imbarco in altri porti dello Stato, a condizioni che si trovi a bordo allorchè la nave si dirige all'estero.

SERVIZIO DI PILOTAGGIO

Nel porto di Bari il pilotaggio è facoltativo tanto all'entrata che all'uscita delle navi di qualunque bandiera.

Il Corpo dei piloti pratici del porto di Bari è costituito da cinque componenti, compreso il capo ed un sottocapo pilota.

La tariffa per il pilotaggio, comune ai bastimenti a vela ed a vapore, è quella esposta nel seguente specchio.

Il Corpo dei piloti per il disimpegno del servizio possiede una barca a vela ed a remi, a sistema insom-

mergibile, in completo assetto di esercizio e riconosciuta idonea dalla Capitaneria di Porto, delle seguenti dimensioni: lunghezza metri 8; larghezza m. 2; altezza m. 0.68.

Sulla licenza del suddetto galleggiante sarà indicato il pilota che ne ha il comando. Qualunque variazione sarà preventivamente autorizzata dal Capo del Compartimento Marittimo.

I piloti sono tenuti a prestar l'opera loro nel raggio di due miglia dall'imboccatura del porto, salvo casi di forza maggiore.

Il Corpo dei piloti ha la sua sede nel porto o nelle immediate adiacente di esso. Durante il giorno i piloti di servizio dovranno permanere in detta sede e durante la notte dovrà risiedervi almeno uno di essi.

TARIFFE DI PILOTAGGIO

Per ogni tonnellata di Registro netto Cent. 12.1/2
Tonnellaggio massimo 1500 Lit. 187.50
» minimo 300 » 37.50

Per operazioni eseguite oltre il tramonto e prima dell'alba aumento del 30 %.

Per movimento in porto e uscita verrà corrisposta la metà dell'entrata.

SERVIZIO DI RIMORCHIO.

Nel porto di Bari si può avere, a richiesta, la disponibilità di un rimorchiatore, attualmente in servizio presso la Sicam, ditta appaltatrice dei lavori del porto. Il rimorchiatore è precisamente il « Noli », che ha una potenza di macchina di 207 cavalli indicati e 34 nominali.

La prestazione viene pagata con prezzo da convenirsi volta per volta, secondo l'entità della richiesta.

TARIFFE DI ORMEGGIO E DISORMEGGIO

Ormeggio L. 54.35
Disormeggio » 54.35

Per operazioni eseguite dopo il tramonto o prima dell'alba aumento del 50 %.

Operazioni eseguite nei giorni festivi aumento 75 %.

Navi che fruiscono dell'opera dei Piloti sia di giorno che di notte che nei giorni festivi

Ormeggio	L. 78.10
Disormeggio	» 78.10
Disincaglio di ancore da corpo morto	» 33.00
Distesa e rimessa di cima alla boa	» 33.00
Barca di rinforzo per piroscafi di alto tonnellaggio	» 33.00

Movimenti in porto: si corrisponde la tariffa intera.

ADRIATICA - E' consentita la riduzione del 5 %	L. 51.50
ADRIATICA - Movimento in porto	» 66.00

N. B. La tariffa per l'Adriatica subisce gli aumenti per operazioni dopo il tramonto, prima dell'alba e per i giorni festivi come sopra.

Le tariffe di cui sopra subiscono gli aumenti del 3.50 % assegni familiari e 3 % per la 53.a settimana.

TARIFFE PER LA FORNITURA DI ACQUA ALLE NAVI

Per le navi mercantili al mc.	L. 2.00
Per le navi addette alla pesca al mc.	» 2.00

Le tariffe di cui sopra se l'operazione si effettua in ore diurne.

Se in ore notturne al mc.	» 3.00
-----------------------------------	--------

Alle navi da guerra ed a qualunque nave appartenente allo Stato le tariffe di cui sopra vanno ridotte del 25 %.

L'acqua è quella fornita dall'Acquedotto Pugliese: è pertanto una delle più pregiate d'Italia.

Tutti gli approdi sono forniti di prese d'acqua, e l'impianto di acquedotto portuale è completo: durante la liberazione dell'Albania furono, in solo cinque giorni, messi in opera ed in funzione 1 Km. e mezzo di condutture acquee.

SERVIZIO DI PALOMBARI.

Nel porto di Bari è possibile avere un completo servizio di palombari, rivolgendosi ai cantieri della Siccam, la ditta che ha in appalto i lavori del porto, presso la quale attualmente sono al lavoro i palombari locali.

VIGILI DEL FUOCO.

A Bari vi è un regolare **Corpo di Vigili del Fuoco** attrezzato sufficientemente allo scopo.

I numeri telefonici dei **Vigili del Fuoco** sono i seguenti:

Allarme 12.554. - Comando 14.711.

MEZZI MECCANICI PORTUALI.

L'unico arredamento delle banchine era costituito, nel 1905, da una gru a mano, fissa, nella portata di 10 tonn., situata a metà circa della banchina del secondo braccio del Vecchio molo foraneo, cioè sulla calata adibita allora all'accordo dei piroscafi di maggiore tonnellaggio.

In seguito le quattro cooperative: «Stivatori e distivatori del porto», «Lavoratori del mare», «Lavoratori del porto» e «Imbarchi e sbarchi» riuscirono, ad ovviare in parte alla deficienza dei mezzi meccanici del porto per il trasbordo delle merci, impiantando nel 1913, a proprie spese, e mercè concessione trentennale, due grandi elevatori meccanici da grano, scorrevoli su binarione, sulla banchina del secondo braccio del Vecchio Molo foraneo. Questi elevatori sono tuttora in azione.

Ma se si considerano i momenti eccezionali di traffico, e particolarmente le epiche giornate della liberazione dell'Albania, si deve convenire che i portuali baresi sono superiori ad ogni elogio, avendo sempre brillantemente fronteggiato le situazioni con le sole proprie validissime braccia.

Oggi, il piano definitivo del porto prevede la indispensabile, completa sistemazione delle banchine con i più moderni mezzi di sollevamento e con l'impianto di numerosi e vasti magazzini per il ricovero e la manipolazione della merce, tutti serviti da un accurato e razionale impianto di linee ferroviarie di raccordo, già attualmente assai sviluppato, oltrechè la sistemazione di uno spazio riservato alla scarica dei carboni, modernamente attrezzato e parimenti provveduto di linee ferroviarie.

Sono, intanto, già in atto gli impianti dei modernissimi oleodotti dell'Anic, al Molo Razza a S. Cataldo, per la caricazione e la scaricazione dei combustibili liquidi direttamente dalle petroliere, potendo attrac-

care a quel molo le navi-cisterna di qualsiasi pescaggio.

STAZIONE MARITTIMA.

Tutti i servizi passeggeri, compresa la visita doganale, si svolgono nei locali della Stazione marittima, un lindo e moderno edificio appositamente costruito.

La Stazione marittima è nel centro del porto, e precisamente sul Corso Trieste, subito dopo l'edificio della R. Capitaneria e della Dogana.

Una linea tramviaria urbana la collega, attraversando la Città, con la Stazione Centrale delle Ferrovie dello Stato.

SERVIZI SANITARI.

Alle dipendenze della R. Prefettura, vi è a Bari un **Ufficio Sanitario Marittimo**, diretto dal **Medico di porto**, che esplica tutte le relative attribuzioni.

TARIFFE PER IL TRASPORTO DEI BAGAGLI.

Le tariffe per il trasporto dei bagagli alla Stazione Marittima sono disciplinate dal Decreto 9 marzo 1929 della Direzione Marittima.

Il servizio è esplicito da una Cooperativa di lavoratori.

Le tariffe sono le seguenti:

Per colli non eccedenti i kg. 30.

Da bordo alla vettura: di giorno 1,00; di notte 1,50.

Da bordo alla Dogana: di giorno 1,50; di notte 2,00.

Dalla Dogana alla Stazione o all'Albergo (compresa la visita doganale): di giorno 2,00; di notte 3,00.

Dalla banchina a bordo: di giorno 1,00; di notte 1,50.

Per colli da kg. 30 a kg. 100.

Da bordo alla vettura: di giorno 2,00; di notte 3,00.

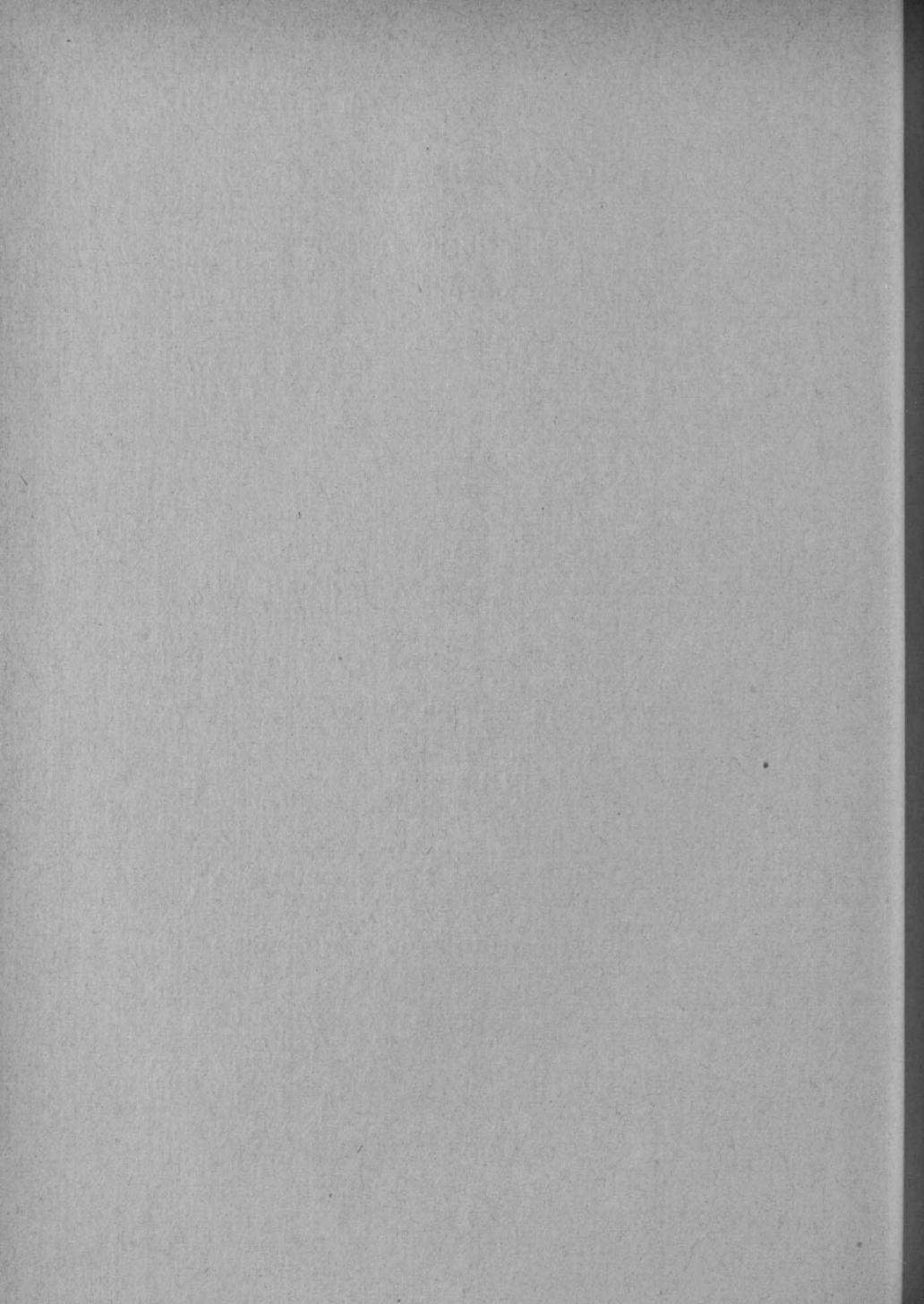
Da bordo alla Dogana: di giorno 2,50; di notte 3,50.

Dalla Dogana alla stazione o all'Albergo (compresa la visita Doganale): di giorno 4,00; di notte 7,00.

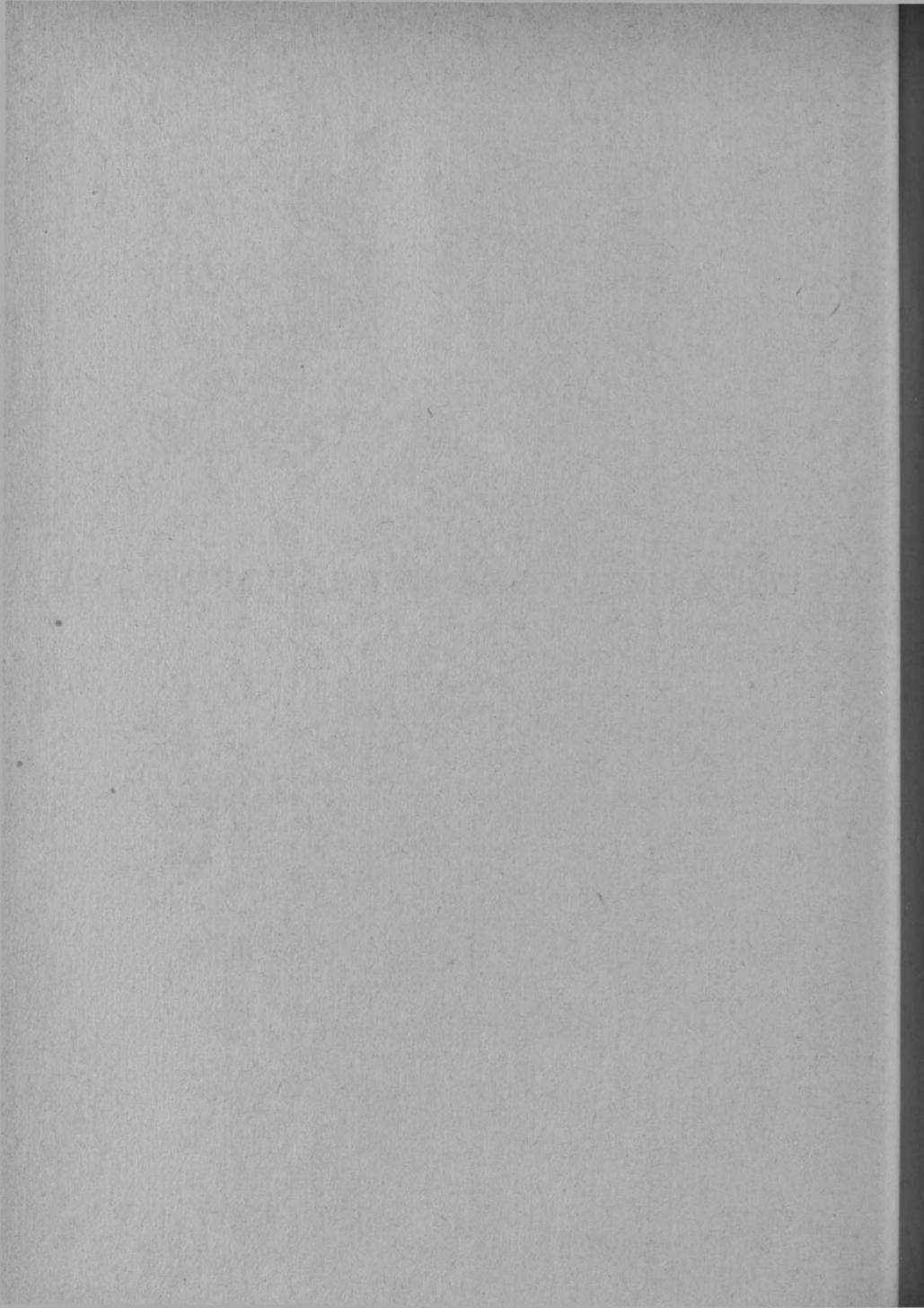
Dalla banchina a bordo: di giorno 2,00; di notte 3,00.

Per i colli eccedenti i kg. 30 e messi in stiva, va applicato un supplemento di 1,00, se di giorno, e 2,00, se di notte.

Nelle tariffe è compreso l'eventuale impiego di carri e carrettini.



ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO



ORDINAMENTO DEL LAVORO NEL PORTO DI BARI

Il regime di esercizio del porto di Bari, come per la generalità dei porti italiani, è direttamente controllato dall'Amministrazione della Marina Mercantile, a mezzo della R. Capitaneria di Porto.

Vi è, pertanto, un R. Ufficio del Lavoro portuale ed un Consiglio del Lavoro portuale (vedi, per le relative attribuzioni, nella *Parte amministrativa* di questo volume).

Nel 1905 alle operazioni portuali provvedevano direttamente gli agenti marittimi, con lavoratori assunti a seconda delle necessità. Si costituirono successivamente delle *cooperative* fra i lavoratori stessi, cooperative che in pochi anni si affermarono risolutamente, accentrando tutto il lavoro portuale.

Esse erano precisamente quattro: *Stivatori e Distivatori del porto, Lavoratori del mare, Lavoratori del porto e Imbarchi e Sbarchi*. Ebbero vita ed attività fiorenti.

Nel 1927, poi, le dette Cooperative furono sottoposte alla disciplina dell'Ufficio del lavoro portuale, allora costituitosi presso la Regia Capitaneria di porto, e nel luglio 1929, in base alle nuove disposizioni di legge, furono trasformate in *Compagnie portuali*, i cui dirigenti sono nominati dall'Ufficio del lavoro ed i cui impiegati, e servizi relativi, sono sottoposti al particolare controllo dello stesso organo.

Oggi, dopo lo scioglimento della « Compagnia Filippo Corridoni », che si occupava particolarmente dei trasporti, le maestranze portuali di Bari sono state raggruppate in un unico complesso sindacale: la « Compagnia Nazario Sauro ».

La « Compagnia Nazario Sauro » conta circa 500 iscritti, di cui oltre 200 addetti al *tiraggio*, circa 200 al *sottoparanco*, e circa 100 alla *banchina*.

Vi è una « Casa del portuale » in un lindo e moderno edificio, al Corso Trieste, corredata di Dopolavoro, Sale convegno, impianti igienici, e dove hanno sede anche gli Uffici amministrativi e disciplinari della Compagnia.

Le maestranze portuali baresi, come si è già avuto occasione di dire, hanno dato prova, in particolari periodi di esigenze eccezionali, di operosità, volontà, senso di disciplina e di alto spirito corporativo.

LEGGI E DECRETI RELATIVI ALLA DISCIPLINA DEL LAVORO NEI PORTI DEL REGNO.

Le principali disposizioni legislative che disciplinano il lavoro nei porti del Regno, sono le seguenti:

R. D. L. 15 ottobre 1923, n. 2476 - Norme per la disciplina del lavoro nei porti del Regno.

R. D. L. 1° febbraio 1925, n. 232 - Istituzione degli Uffici del lavoro portuale.

R. D. L. 23 ottobre 1927, n. 2162 - Norme complementari per la disciplina del lavoro nei porti.

R. D. L. 24 gennaio 1929, n. 166 - Ordinamento delle maestranze portuali.

Decreto Ministeriale 19 aprile 1929 - Norme per la applicazione del R. Decreto legge 24 gennaio 1929, n. 166, concernente l'ordinamento delle maestranze portuali.

Decreto Ministeriale 31 ottobre 1929 - Varianti ad alcuni articoli del decreto Ministeriale 19 aprile 1929, sull'applicazione del R. decreto 24 gennaio 1929, n. 166, relativo all'ordinamento delle maestranze portuali.

Decreto Ministeriale 28 gennaio 1927 - Aggiunto ai decreti Ministeriali istitutivi degli Uffici del lavoro nei porti del Regno.

Decreto Ministeriale 3 settembre 1928 - Composizione del Consiglio presso gli Uffici del lavoro portuale.

Decreto Ministeriale 2 ottobre 1928 - Direzione della disciplina del lavoro in alcuni porti del Regno.

REGOLAMENTO DI LAVORO DEL PORTO.

Art. 1. — Il lavoro disimpegnato dalle maestranze portuali di Bari, comprende:

- a) lo stivaggio e il distivaggio di qualsiasi merce;
- b) le operazioni di sottoparanco;
- c) il servizio dei verricelli quando non eseguito dal personale di bordo;
- d) il servizio di facchinaggio e di ricarico su carro;
- e) il servizio di cernita del legname e del carbone vegetale;
- f) il servizio di trasporto delle merci con mezzi meccanici od a trazione animale;
- g) il servizio di scarico ed ammassamento nei magazzini o depositi.

Le predette maestranze sono aderenti alla Federazione Nazionale Fascista dei Lavoratori dei Porti e sono raggruppate nella Compagnia « NAZARIO SAURO » divisa nelle tre sezioni del **tiraggio**, del **sottoparanco** e di **banchina**.

Art. 2. — Oltre le disposizioni legislative vigenti per tutti i porti del Regno in materia di organizzazioni e di disciplina del lavoro portuale, si applicano nel Porto di Bari, le norme di lavoro e le tariffe stabilite negli articoli seguenti e nelle allegate tabelle.

Art. 3. — Tranne le eccezioni espressamente dichiarate, le annesse tariffe comprendono le spese ed i compensi inerenti alle complete operazioni e prestazioni relative allo stivaggio e distivaggio delle merci (tiraggio compreso), allo sbarco delle merci prese dal paranco e messe a vagone o carro od a banchina, al ricarico dalla banchina a carro od a sottoparanco, all'ammassamento delle merci, alla cernita ed al trasporto del legname e del carbone vegetale ed al trasporto dal porto del legname e delle merci povere.

Le annesse tariffe sono inoltre comprensive di tutte le spese sostenute dalle Compagnie portuali per for-

AVVERTENZA. — Quanto nel presente regolamento è detto per i piroscafi, si riferisce anche alle motonavi.

Quanto si riferisce alla disciolta « Compagnia Corridoni » ed al « servizio trasporti », servizio attualmente libero, va inteso come abrogato.

nitura e manutenzione degli attrezzi occorrenti per il lavoro (ad esempio tele giapponesi, corde, pali, stropoli per sacchi di cereali, ponti, carrelli a mano, copertoni per le prime 24 ore di giacenza delle merci, elevatori, granari, box ecc.) delle spese di assicurazione per gli infortuni sul lavoro, per l'invalidità e vecchiaia degli operai, contro la tubercolosi, e di ogni altro onere comunque sostenuto dalle Compagnie per i fini di assistenza e previdenza a favore dei lavoratori; nonchè delle scomodità e difficoltà di lavoro, ad eccezione di quelle espressamente ammesse ad un maggior compenso nelle unite tariffe, e delle altre non facilmente prevedibili, per le quali, caso per caso, sarà fissato il compenso d'accordo fra le parti o, in mancanza d'accordo, con l'intervento risolutivo del Direttore dell'Ufficio del Lavoro.

Sono invece escluse dalle tariffe le maggiori spese ed operazioni derivanti da speciali e diretti ordini e da colpe del datore di lavoro, oppure da avarie della merce o da eccezionali difficoltà di lavoro, nei quali casi le maggiori spese sostenute o le maggiori prestazioni eseguite dalle maestranze, saranno poste a carico di chi spetta, previo il controllo da parte dell'Ufficio del Lavoro Portuale.

Art. 4. — I lavoratori del tiraggio sono tenuti, senza speciale compenso, ad aprire ed a chiudere i boccaporti sia all'inizio sia durante le operazioni, ma non al termine dello scarico, eccezione fatta per le Ravi sottoposte al pagamento della tariffa forfettizzata.

Quest'ultimo lavoro può essere eseguito a richiesta dei capitani delle navi da carico mediante il compenso risultante alla relativa tariffa.

I lavoratori dovranno anche effettuare, senza alcun compenso speciale, la scopatura della coperta e delle stive allo scopo di raccogliere la merce dispersa.

Art. 5. — Le norme di cui al presente Regolamento nulla innovano o derogano alle disposizioni delle Leggi vigenti od alle clausole contrattuali regolanti la responsabilità del vettore verso il ricevitore.

In ogni caso però le Compagnie Portuali sono direttamente responsabili, oltre che verso la nave, anche verso il ricevitore della regolarità di tutte le operazioni ad esse devolute sino al momento in cui siano esaurite.

Tale responsabilità si riferisce alle avarie, agli altri danni ed alle manomissioni o dispersioni, che, per col-

pa o negligenza dei lavoratori, le merci possono subire durante il lavoro.

Art. 6. — Quando si presenti l'occasione di eseguire operazioni o di lavorare su merci non contemplate nel presente Regolamento e relative tariffe, il Direttore dell'Ufficio del Lavoro, sentite le parti interessate, fisserà nei casi d'urgenza la relativa tariffa che sarà successivamente sottoposta alla ratifica del Consiglio del Lavoro Portuale.

ORARIO DI LAVORO

Art. 7. — L'orario normale di lavoro nel porto di Bari si riferisce ai giorni feriali ed è il seguente:

Dal 1. aprile al 30 settembre: dalle ore 8 alle ore 12 e dalle ore 14 alle ore 18.

Dal 1. ottobre al 31 marzo: dalle ore 8 alle ore 12 e dalle ore 13 alle ore 17.

Nella stagione estiva il suindicato orario può, d'accordo fra le parti interessate ed a giudizio dell'Ufficio del Lavoro, essere modificato ai fini di una maggiore comodità e rendimento di lavoro.

Le navi soggette al pagamento delle tariffe forfezzate di cui alla unita tabella A eseguono, senza pagare alcun speciale supplemento di tariffa le operazioni di commercio anche fuori del suindicato orario ed anche nei giorni festivi con le limitazioni e modalità indicate nei capitoli seguenti, a seconda che si tratti di navi di linea sovvenzionata commerciale o di linea libera.

Le navi da carico o ad esse assimilate che volessero eseguire operazioni di commercio fuori del suindicato orario o nei giorni festivi, devono ottenere l'autorizzazione dall'Ufficio del Lavoro Portuale e corrispondere i supplementi di compenso determinati nella relativa tariffa.

NORME COMUNI PER I PIROSCAFI DA CARICO E DI LINEA.

Art. 8. — Le richieste di Lavoro devono essere fatte per iscritto da un'unica persona per ogni nave ed impegnano il richiedente o la ditta che egli rappresenta al pagamento dei compensi spettanti ai lavoratori, salvo ogni rivalsa verso chi di diritto.

La richiesta per la Compagnia « NAZARIO SAURO » dovrà indicare l'operazione da eseguire, la data e l'ora del servizio, la qualità e la quantità della merce generale, il numero delle squadre che si richiedono.

Quando, per ragioni tecniche non sia possibile determinare agevolmente a priori quale voce della tariffa debba applicarsi, il datore di lavoro dovrà depositare presso l'Ufficio del Lavoro Portuale la somma che verrà da questo stabilita.

Le richieste di lavoro relative alla Compagnia « NAZARIO SAURO » devono essere recapitate non oltre le ore 11,30 per il lavoro da iniziarsi nel pomeriggio, e non più tardi di mezz'ora prima della cessazione del lavoro pomeridiano per il lavoro del mattino seguente.

Art. 9. — Tutte le note di lavoro dovranno essere compilate al termine del lavoro, comunque non oltre 24 ore dalla ultimazione del medesimo; il datore dovrà all'uopo fornire nel giorno stesso o, al più tardi, nelle ore antimeridiane del giorno successivo i necessari elementi per effettuare il pagamento definitivo delle note entro 4 giorni dalla loro presentazione.

Le note, a richiesta del datore di lavoro, potranno essere preventivamente vistate dall'Ufficio del Lavoro.

Il visto è obbligatorio quando le note di lavoro dovranno essere pagate in definitiva da amministrazioni dello Stato.

Qualora sorgessero contestazioni fra le Compagnie portuali ed i datori di lavoro, circa i pesi dichiarati od indicati nelle polizze di carico le fatture saranno compilate in base al peso verificato sui bilici della R. Dogana o del pubblico peso.

Le relative spese di pesatura saranno a carico di quella delle parti che risulterà essere dalla parte del torto.

Le eventuali osservazioni e contestazioni dei datori di lavoro non danno diritto a sospendere il pagamento delle fatture alle Compagnie, a meno che i datori stessi non preferiscano, in attesa della risoluzione della vertenza, di depositare presso l'Ufficio del Lavoro la parte di somma in contestazione, pagando senza riserva alle Compagnie il resto dovuto.

In caso di inosservanza alle suddette disposizioni, l'Ufficio del Lavoro Portuale potrà sospendere la concessione della mano d'opera e dei mezzi di lavoro all'inadempiente, fino a che non abbia soddisfatto alle sue obbligazioni.

Inoltre, su istanza della Compagnia ed a giudizio insindacabile del Direttore dell' Ufficio del Lavoro, ai datori di lavoro risultati altre volte inadempienti al pagamento delle note di lavoro nei termini stabiliti, potrà essere prescritto di accompagnare ogni ulteriore richiesta di lavoro del deposito, presso l' Ufficio del Lavoro, di una congrua somma da questo determinata.

Art. 10. — Alle squadre chiamate al lavoro non è dovuto alcun compenso per il tempo necessario all' attrezzamento del lavoro, come pure per il tempo che dovessero rimanere inattive per cause imputabili ad esse od a forza maggiore. Qualora invece il ritardo o la sospensione del lavoro fossero dovuti a difetto dei datori di lavoro e dei loro rappresentanti, le squadre rimaste inoperose dovranno essere pagate in ragione delle ore d' inattività, sulla base della tariffa per il lavoro a giornata.

Art. 11. — In caso di pioggia o di forte vento, il lavoro sarà sospeso, a giudizio del Direttore del Lavoro Portuale, senza che per tale fatto spetti ai lavoratori alcun compenso d' inoperosità.

Potrà il lavoro essere continuato, a richiesta dei datori di lavoro e col consenso dell' Ufficio del Lavoro; in tal caso verrà corrisposto alle maestranze un supplemento di tariffa a quello stabilito per il lavoro straordinario feriale diurno.

Art. 12. — Gli agenti od i ricevitori potranno chiedere ai lavoratori l' applicazione di copertoni sotto i ponti di scarica allo scopo di eliminare o ridurre lo sfrido delle merci. In tal caso dovranno essere corrisposti alle Compagnie Portuali i relativi compensi di noleggio stabiliti dalla tariffa.

Art. 13. — I lavoratori del sottoparanco sono obbligati, senza alcuno speciale compenso, a dividere le merci sbarcate per qualità e per quantità e per marche compatibilmente con la disponibilità di spazi liberi in banchina.

I lavoratori addetti allo stivaggio ed al distivaggio delle merci debbono astenersi dall' uso dei ganci.

Art. 14. — E' fatto obbligo ai dirigenti tecnici delle Compagnie Portuali di assegnare ai singoli lavoratori le destinazioni di lavoro di loro specifica competenza.

Art. 15. — I lavoratori addetti alla cernita del legname e del carbone vegetale hanno l' obbligo di procedere sulle banchine alla cernita sommaria della

merce dividendo le partite l'una dall'altra, a seconda dei relativi destinatari.

I ricevitori che richiedono la cernita anche per qualità sono tenuti al pagamento del supplemento stabilito dalla tariffa.

Art. 16. — I trasportatori dovranno essere sempre forniti di mezzi sufficienti e idonei al trasporto della merce, qualunque ne sia la qualità e la quantità.

L'incremento di tali mezzi, proporzionato allo sviluppo del traffico portuale, sarà determinato dal Direttore dell'Ufficio del Lavoro Portuale.

Art. 17. — I lavoratori non rispondono dei danni arrecati alle merci per insufficienza d'imballaggio, per avaria dei verricelli e per rottura, non addebitabile ad essi, dei mezzi di bordo adibiti alla scarica.

Art. 18. — Tutti i reclami e le divergenze che insorgessero in dipendenza dell'applicazione ed interpretazione tanto del presente Regolamento quanto delle unite tariffe saranno risolte dal Direttore dell'Ufficio del Lavoro Portuale.

DISPOSIZIONI SPECIALI PER PIROSCAFI DA CARICO.

Art. 19. — Il numero e la composizione delle squadre dei lavoratori deve essere tale da assicurare (quando i mezzi di bordo siano sufficienti, la ripartizione del carico fra le stive non si allontani sensibilmente dalla normalità e non esistano altre speciali difficoltà da riconoscersi dall'Ufficio del Lavoro) lo scarico giornaliero medio dei seguenti quantitativi di merce comune per i piroscafi con 4 boccaporti:

Carbon fossile ordinario	Tonn. 500
Carbon fossile mattonelle e ovoidi	» 400
Carbon fossile coke	» 300
Cereali pesanti alla rinfusa	» 500
Cereali leggeri alla rinfusa	» 300
Legumi	» 400
Pietra marna	» 400
Rottami di ferro	» 350

Per la pozzolana, date le speciali consuetudini esistenti in questo porto, i quantitativi di resa giornaliera saranno stabiliti d'accordo fra le Compagnie «NAZARIO SAURO» e «FILIPPO CORRIDONI», secondo la richiesta dei datori di lavoro. In caso di ino-

perosità delle maestranze per il lavoro della pozzolana sarà stabilito un equo compenso a favore di esse, a giudizio dell'Ufficio del Lavoro.

Art. 20. — Qualora il lavoro antimeridiano o pomeridiano non possa essere iniziato nelle ore stabilite dallo art. 7 per cause di pioggia o di forte vento, accertate dall'Ufficio del lavoro, il personale delle Compagnie dovrà attendere un eventuale possibilità di inizio del lavoro fino a 90 minuti dopo le predette ore stabilite dall'art. 7, senza che per tale attesa abbia diritto ad alcun compenso.

Art. 21. — Per i piroscafi da carico si applica l'apposita tariffa di lavoro contenuta nella allegata tabella B.

L'orario di lavoro dei piroscafi da carico è quello indicato nel precedente art. 7.

Il lavoro eseguito dai piroscafi da carico fuori del predetto orario e in seguito ad autorizzazione dell'Ufficio del Lavoro Portuale, sarà compensato col supplemento indicato nella tariffa relativa.

DISPOSIZIONI SPECIALI PER I PIROSCAFI DI LINEA.

Art. 22. — Per i piroscafi di linea si applica l'apposita tariffa forfetizzata contenuta nella allegata tabella A.

Il pagamento della tariffa forfetizzata conferisce ai piroscafi di linea il diritto di usufruire, senza aggiunta di ulteriore supplemento di compenso, dei seguenti ampliamenti d'orario, a seconda che i piroscafi siano classificati di linea sovvenzionata postale, di linea sovvenzionata commerciale o di linea libera.

I piroscafi di linea sovvenzionata postale in dipendenza delle necessità d'orario possono eseguire operazioni di carico e scarico in tutte le ore dei giorni feriali e festivi, salva la interruzione di un'ora dalle 12 alle 13 e dalle 24 all'1; detta interruzione non sarà osservata per i piroscafi postali in ritardo e di imminente partenza.

I piroscafi di linea sovvenzionata commerciale possono usufruire delle stesse precedenti agevolazioni di orario, salvo che allo scopo di evitare inutile disagio di lavoro alle maestranze, l'orario di lavoro oltre quello stabilito dall'art. 7 sarà stabilito di volta in volta

dall' Ufficio del Lavoro Portuale in relazione alla composizione del carico, alle effettive esigenze del traffico ed a quello degli itinerari ufficiali di linea.

L' agente del piroscalo di linea sovvenzionata commerciale che intenda avvalersi della mano d' opera anche fuori dell' orario fissato come sopra, dovr  ottenere l' autorizzazione dall' Ufficio del Lavoro e corrispondere alle Compagnie un equo premio da determinarsi dall' Ufficio stesso.

I piroscali di linea libera possono anticipare di un' ora e protrarre di due ore (o di tre nel giorno della partenza) l' orario normale di lavoro di cui all' art. 7.

Gli stessi piroscali possono anche eseguire le operazioni di commercio nei giorni festivi dalle ore 8 alle ore 12.

L' agente del piroscalo di linea libera che intenda avvalersi della mano d' opera anche fuori dell' orario di cui sopra, dovr  ottenere l' autorizzazione dell' Ufficio del Lavoro e corrispondere alle Compagnie un equo premio da determinarsi dall' Ufficio stesso.

Art. 23. — Qualora la richiesta di lavoro sia stata fatta nei termini stabiliti dal precedente art. 8, lo scarico dei piroscali di linea sar  iniziato appena questi saranno attraccati alla banchina.

Per il lavoro da eseguirsi nei giorni festivi, la richiesta della mano d' opera dovr  essere fatta almeno due ore prima della fine dell' orario normale della giornata precedente.

Per i piroscali di linea sovvenzionata postale la richiesta di inizio di scarico   tacita intendendosi che detto inizio debba effettuarsi nel giorno ed ora indicata per tale piroscalo negli Itinerari ed Orari dei Servizi Marittimi, pubblicati mensilmente dal Ministero delle Comunicazioni — Direzione Generale della Marina Mercantile.

In caso di ritardo degli arrivi, la Societ  di Navigazione dovr  avvertire la Compagnia Portuale prima delle ore 11,30 antimeridiane per il lavoro del pomeriggio e almeno mezz' ora prima della cessazione del lavoro normale del pomeriggio per le operazioni da eseguirsi il mattino appresso.

In difetto di avviso, nei casi di ritardo, la Societ  di Navigazione dovr  corrispondere alla Compagnia Portuale una indennit  oraria di attesa, in ragione di ogni operaio tenuto a disposizione, pari a quella indicata nella relativa tariffa.

Quando si tratta di attesa e conseguente inoperosità di mezzi di trasporto, derivanti da evidente negligenza da parte dei richiedenti, dovrà pure essere corrisposto un equo indennizzo da stabilirsi volta per volta dall'Ufficio del Lavoro.

Art. 24. — Per carichi di merci varie la composizione delle squadre è la seguente:

Tiraggio 8 lavoratori

Sottoparanco 6 lavoratori.

La resa di ogni squadra è di Tonn. 80 per la saccheria e di Tonn. 60 per le merci generali.

NORME SPECIALI PER GLI AGENTI E PER GLI SPEDIZIONIERI MARITTIMI

Art. 25. — Sono considerati intermediari nel porto di Bari:

a) — Gli agenti marittimi per le operazioni di stivaggio e distivataggio di tutti i piroscafi ad eccezione di quelli per i quali le spese di distivataggio siano a carico del ricevitore della merce; e per le operazioni di sbarco e d'imbarco (sottoparanco) dei piroscafi di linea;

b) — Gli spedizionieri marittimi per le operazioni di distivaggio, stivaggio, imbarco e sbarco dei velieri e motovelieri, per le operazioni di sbarco dei cereali dai piroscafi da carico, e per le operazioni di sbarco di altre merci da piroscafi da carico, le quali ultime fossero ordinate dagli spedizionieri.

Art. 26. — Gli agenti marittimi quali intermediari fra l'armamento e le Compagnie Portuali per le operazioni di stivaggio e distivaggio dei piroscafi di linea e per quelle dei piroscafi da carico che non siano a carico del ricevitore della merce, e quali intermediari fra i ricevitori e speditori di merci e le Compagnie predette per le operazioni d'imbarco e sbarco (sottoparanco) dei piroscafi di linea, sono tenuti a pagare ai lavoratori le relative note di lavoro nel termine stabilito dall'art. 10.

Sono a carico degli agenti marittimi, in quanto ai piroscafi di linea, le spese per scrivani, quelle per copertoni delle merci sulle banchine e per guardianaggio dopo le 24 ore, le spese per indennizzo degli eventuali danni alle merci e degli ammanchi per manomissioni o furto delle medesime durante il tempo in

cui esse rimangono in consegna all'agente, salvo rivalsa verso i responsabili.

I compensi che devono essere pagati alla Compagnia Portuale per il noleggio dei copertoni relativi alle merci che continuano a giacere in banchina in giorno festivo, oltre le prime 24 ore dallo sbarco e sino alla mattina del giorno lavorativo seguente, sono interamente a carico dell'agente, senza diritto a rivalsa verso i ricevitori.

* * *

Gli spedizionieri marittimi, per le operazioni che sono da essi ordinate, quali intermediari fra i lavoratori e l'armamento o gli speditori e ricevitori di merci, sono tenuti a pagare alle Compagnie, nei termini previsti dall'art. 10 precedente, le note di lavoro relative alle operazioni di stivaggio, distivaggio, imbarco e sbarco dei velieri e moto velieri, e quelle relative alle operazioni dei piroscafi da carico ed alle operazioni di trasporto di competenza dei lavoratori portuali, ordinate dagli spedizionieri medesimi.

Le spese relative alle operazioni previste nel precedente capoverso per copertoni, guardianaggio, e scrivano non sono a carico degli spedizionieri marittimi, ma degli speditori o ricevitori di merci.

Gli spedizionieri sono però tenuti a corrispondere alle Compagnie Portuali i compensi loro spettanti nel termine previsto dall'art. 9.

Art. 27. — Il corrispettivo degli obblighi stabiliti dall'articolo precedente, per le operazioni di sottoparanco dei piroscafi di linea, per le relative spese di amministrazione, per la direzione, per le responsabilità e per gli utili, competono agli agenti marittimi i compensi espressamente stabiliti per essi nell'alligata tariffa A relativa allo sbarco ed imbarco (sottoparanco) delle merci dei piroscafi di linea.

Art. 28. — La responsabilità dell'agente per le merci in partenza decorre dal momento in cui le merci stesse sono a lui consegnate in banchina al momento dell'imbarco. Per le merci in arrivo i ricevitori sono obbligati a ritirarle non più tardi del giorno lavorativo seguente a quello in cui il piroscapo ha ultimato le operazioni di scarico.

Art. 29. — Le merci in partenza saranno consegnate allo agente non più di 24 e non meno di 5 ore prima di quella di partenza del piroscapo (ed in ogni caso

entro l'orario normale di lavoro nel porto) che sarà stabilita e preavvisata dall'agente come appresso:

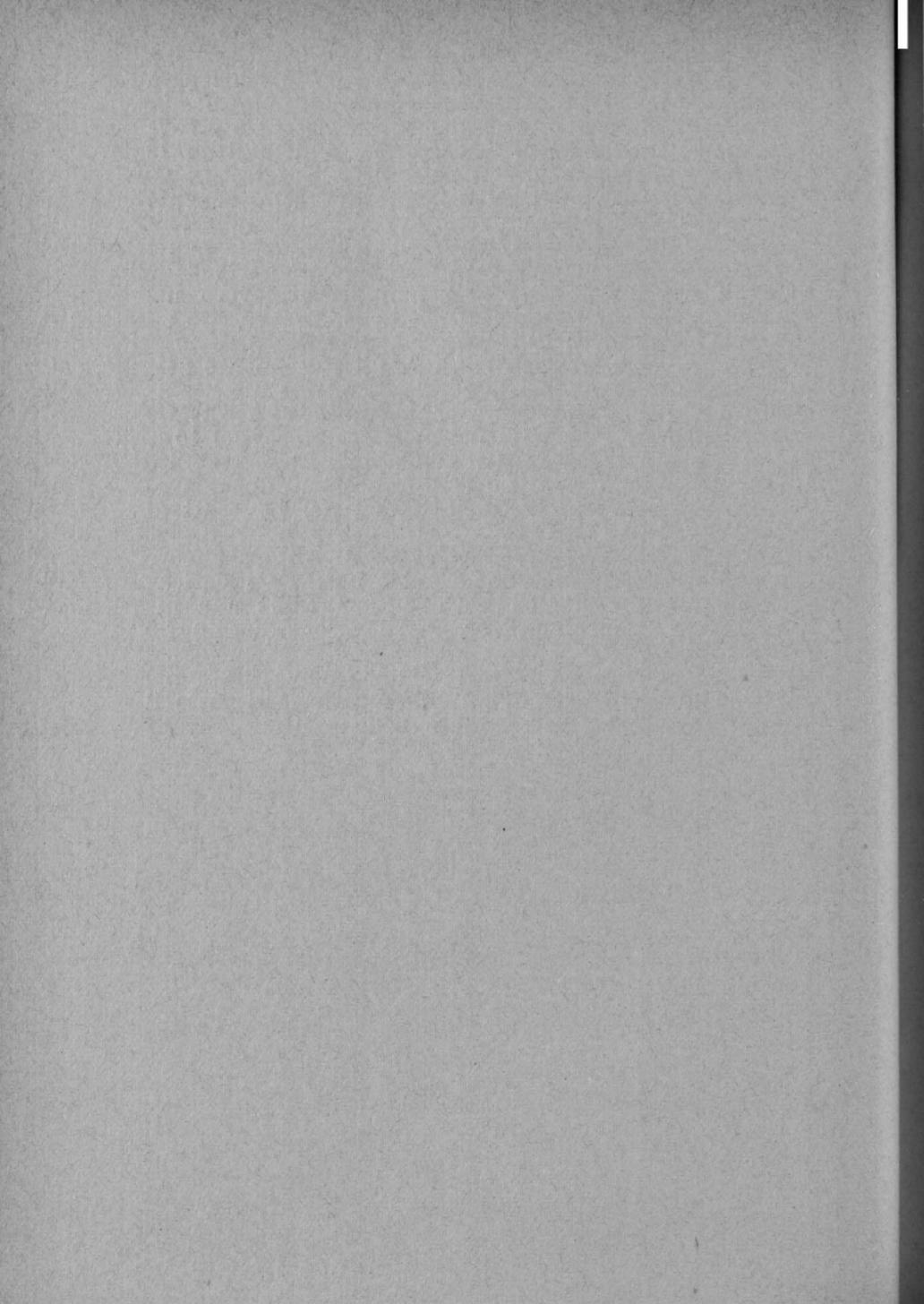
L'agente dovrà dare ai caricatori di merci un preavviso dell'ora di partenza del piroscifo di almeno 12 ore, nei limiti dalle ore 8 alle ore 19.

Per i piroscafi ad itinerario ed orario fisso l'agente non è obbligato a dare alcuno avviso, ma rimane fermo per il caricatore il diritto di consegnare le merci nelle 24 ore prima dell'orario normale di partenza e sempre nei limiti dell'orario normale di lavoro nel porto, a meno che l'agente non abbia preavvisato gli eventuali ritardi ai caricatori già prenotatisi.

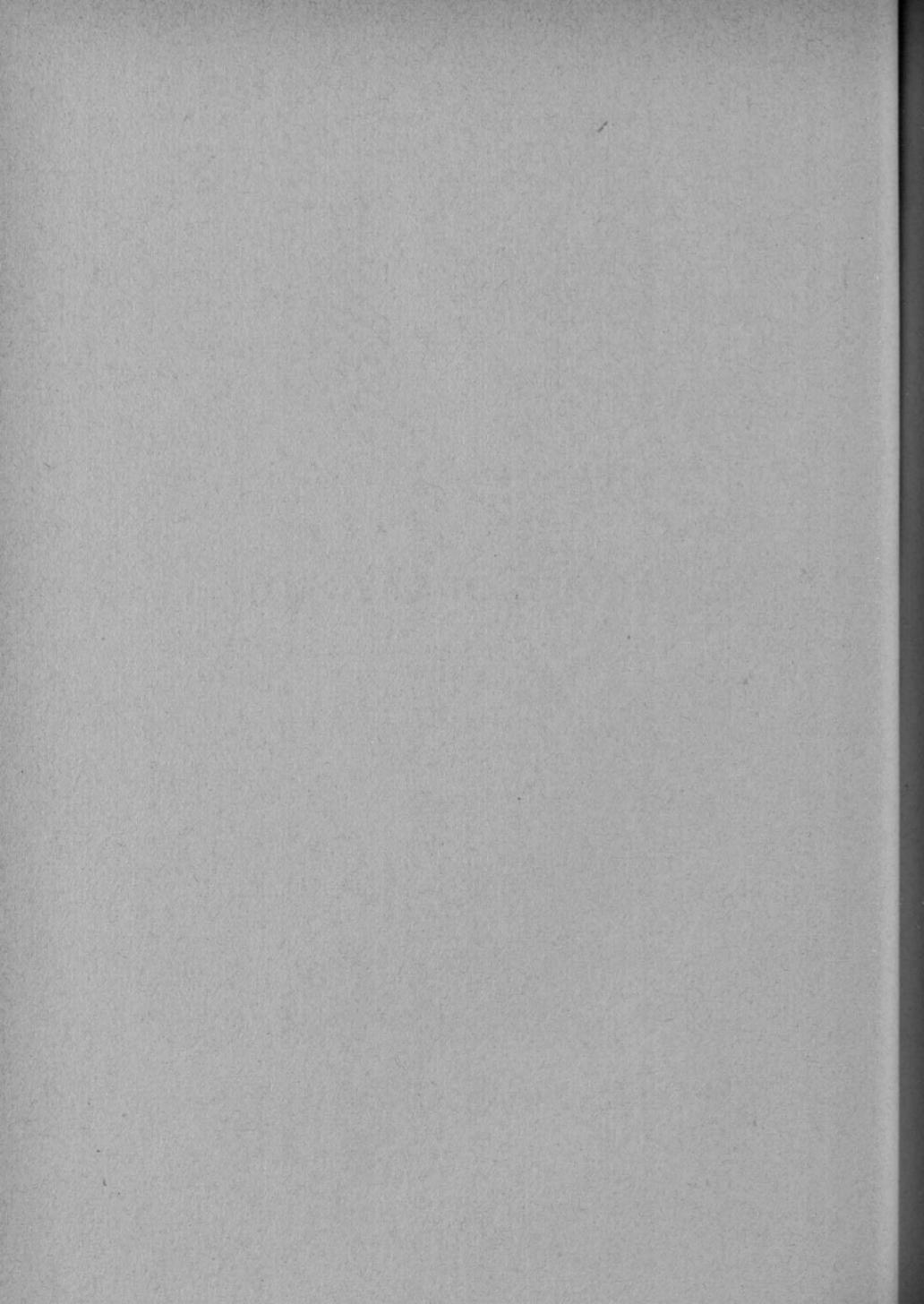
L'agente avrà facoltà di rifiutare il ricevimento delle merci presentate per la consegna oltre i limiti stabiliti dal 1. capoverso dell'art. 29, oppure di accettarle mediante l'aumento, a carico dello speditore, del 10 % del compenso a favore dell'agente medesimo stabilito dalla seguente tariffa A per le operazioni di imbarco e sbarco (sottoparanco) delle merci dei piroscafi di linea.

In tale caso anche per il lavoro di sottoparanco e di stivaggio compiuto oltre l'orario normale i caricatori dovranno corrispondere alle Compagnie una indennità pari al compenso per il lavoro straordinario feriale diurno.

Per le merci dei piroscafi di linea non ritirate nel periodo di tempo di cui all'art. 29 sarà corrisposto il compenso di giacenza stabilito nella tariffa.



TARIFFE DI LAVORO



**AVVERTENZE PRELIMINARI ALLE TARIFFE PER
LE OPERAZIONI DI STIVAGGIO, DISTIVAGGIO,
SOTTOPARANCO E BANCHINA.**

1. - Le seguenti tariffe sono state ricavate da quelle annesse alle disposizioni relative all'Ordinamento del lavoro nel porto di Bari - Edizione 1932-X - e aggiornate in conformità delle Circolari Ministeriali :

N. 7716 in data 10-8-1934 XII ; n. 7424 in data 28-8-1936 XIV ; n. 3580 in data 7-5-1937 XI ; numero 4160 in data 21-5-1937 XV.

2. - Alle seguenti tariffe bisogna aggiungere le seguenti maggiorazioni :

Aumento del 10,00 per cento.

Aumento del 3,15 per cento, per assegni familiari.

Aumento del 2,22 per cento, per premi assicurazione infortuni.

Aumento del 2,50 per cento, per contributo sulla 53^a settimana.

Aumento del 4,00 per cento, per rivalsa marche di assicurazione.

3. - Per tutte le operazioni di tiraggio, sottoparanco, facchinaggio e trasporto delle merci in arrivo nel porto di Bari e da esporsi alla *Fiera del Levante* è accordato lo sconto del 20 per cento sulle tariffe normali, purchè la destinazione delle merci alla *Fiera* venga certificata dalla Direzione della *Fiera* stessa.

Uguale sconto sulle merci che dopo l'Esposizione saranno importate al luogo di origine.

4. - Le merci trasbordate a Bari, dirette o provenienti dall'Oriente, godono della riduzione del 50 per cento sulle tariffe.

Tariffa A

PIROSCAFI DI LINEA

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso all'agente marittimo	Compenso ai lavoratori	
			Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
CATEGORIA I.				
1	Accessori per cessi . . . a pezzo	0,18	0,83	1,09
2	Acido tartarico . . . a tonn.	2,34	9,34	9,76
3	Asfalto grezzo . . . »	1,20	4,99	7,67
4	Asfalto e bitume in fusti . . . »	1,40	6,04	7,46
5	Avena ed altri cereali leg- gieri, in sacchi . . . »	0,90	7,13	7,13
6	Basole vulcaniche . . . »	1,20	4,66	4,66
7	Blocchi di pietra da co- struzione . . . »	1,80	13,83	12,68
8	Botti e fusti vuoti, carriole a pezzo	0,18	1,04	1,09
9	Carne congelata . . . a tonn.	0,63	9,32	8,77
10	Cassette con bottiglie, vuote o no . . . a pezzo	0,09	0,42	0,29
11	Cemento . . . a tonn.	1,80	8,31	8,31
12	Cemento per esportazione . . . »	0,22	4,94	4,94
13	Concime chimico . . . »	1,20	4,32	4,32
14	Cubetti di porfido . . . »	1,20	4,61	4,61
15	Effetti d'uso e masserizie a pezzo	0,18	0,83	1,09
16	Birra in fusti . . . a tonn.		7,26	5,76
17	Fave . . . »	0,90	8,32	6,23
18	Fagioli . . . »	0,90	8,07	6,23
19	Ferro, ghisa, rottami metallici e simili . . . »		7,26	7,49
20	Grano, granone e cereali pesanti, in sacchi . . . »	0,90	5,48	5,48
21	Grano nazionale . . . »	0,90	4,39	4,39
22	Gusci di mandorle . . . »		7,26	5,31
23	Legumi e simili, in sacchi . . . »	0,90	9,34	6,23
24	Marmi in lastre . . . »		8,32	8,32
25	Mattoni refrattari . . . »	1,35	7,26	8,31
26	Ferro e metallo vario destinato alle Ferriere di Giovinazzo per la fusione . . . »		7,26	4,04

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso all'agente marittimo	Compenso ai lavoratori	
			Stivaggio e distivaggio	Sottopancia
27	Mattonelle lignite . . . a tonn.		5,76	5,76
28	Merci in genere, alla rinfusa o no . . . »	2,34	7,26	8,20
29	Nitrato di soda . . . »	1,20	4,32	4,32
30	Olio d'oliva industriale al solf. e ciliege . . . in barili			
31	Olio d'oliva industriale per importazione . . . a tonn.	0,90	7,26	7,26
32	Olio al solfuro in serbatoio-noleggio pompa a tonn. L. 3,80		7,26	6,35
33	Piombo in pani . . . »		7,26	6,57
34	Remi . . . a fascio	0,18	0,52	1,25
35	Sughero . . . a tonn.	2,34	15,57	17,02
36	Vuoti (casce, barili, damigiane e simili) . . . a pezzo	0,18	0,63	0,83
37	Fusti vuoti di birra, di capacità fino a l. 50 . . . »		0,63	0,36
	Fusti vuoti di birra, di capacità fino a l. 100 . . . »		0,63	0,59
	Fusti vuoti di birra, di capacità oltre l. 100 . . . »		0,63	0,83
CATEGORIA II.				
38	Accessori per macchine da cucire . . . a pezzo	0,27	0,89	0,89
39	Aeroplani . . . »	9,—	103,76	103,76
40	Automobili - fino al peso di Kg. 1500 . . . »	7,—	41,60	23,77
41	Auto - oltre il peso di Kg. 1500; autocarri - barche a motore «trebbiatrici» vetture di lusso . . . »	9,—	54,76	54,76
42	Auto - tipo «Balilla» . . . »		35,66	17,83
43	Auto - tipo 500 utilit. . . »		19,02	15,45
44	Basculi, vasche da bagno, e simili . . . »	1,35	7,26	7,78

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso all'agente marittimo	Compenso ai lavoratori	
			Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
45	Biciclette, biciclette a motore a pezzo	1,35	5,72	5,72
46	Bobine e cavi telefonici a tonn.		19,03	19,03
47	Pompe irroratrici e simili a pezzo	0,13	1,66	0,89
48	Pianoforti »	2,50	17,29	17,29
49	Macchine per scrivere, cucire, per calze e simili »	0,13	2,07	2,07
50	Macchine e parti di macchine, pietre da molino, pezzi e colli simili (fino a Kg. 1000) a tonn.	2,20	13,49	13,49
51	idem come sopra (oltre Kg. 1000) »	2,50	19,03	19,03
52	Vetture comuni, imbarcazioni, salme a pezzo	4,50	20,75	20,75
CATEGORIA III.				
53	Abete ed altro legname leggero a tonn.	1,80	9,34	7,60
54	Antenne a pezzo	2,43	15,56	12,96
55	Bastoni per scope e simili a fascio	0,09	0,31	0,42
56	Cerchi per botti a tonn.	1,53	12,45	13,80
57	Legname pesante »	2,25	6,23	6,75
58	Materiale da costruzione di hangars »	1,80	8,60	8,60
59	Munizioni »	1,80	9,86	9,86
60	Pali per telegrafo a pezzo	0,90	2,31	2,31
61	Piante vive a q. le	0,90	3,46	3,46
62	Traversine ferroviarie a tonn.	1,80	6,23	6,23
63	Tronchi per la SICAM »	0,80	3,63	3,63
CATEGORIA IV.				
64	Pollame in gabbia a gabbia	1,80	10,38	11,41
65	Equini e bovini ognuno	1,80	8,31	8,31
66	Suini »	0,90	1,56	1,56
67	Ovini »		1,30	1,30

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso all'agente marittimo	Compenso ai lavoratori	
			Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
	CATEGORIA V.			
68	Per le merci che richiedono copertoni, per ogni 24 ore a tonn.	1,80	—	—
69	Per le merci che non richiedono copertoni, per ogni 24 ore »	0,90	—	—

CATEGORIA VI.

70 - Salari per gli addetti ai verricelli alla pompa per olio al solfuro o per altri lavori: Giornata di otto ore L. 29,71.

71 - Frazione di giornata L. 17,83.

72 - Per ogni ora oltre e in continuazione dell'orario normale di lavoro L. 5,19.

Tariffa B

PIROSCAFI DA CARICO

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso ai lavoratori	
		Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
CATEGORIA I.			
1	Abete ed altro legname leggero a tonn.	9,34	7,60
2	Abete ed altro legname leggero - di provenienza russa - per la Ditta F.lli Feltrinelli »	9,34	5,63
3	Avena ed altri cereali leggeri »	7,13	7,13
4	Birra in fusti »	7,26	5,76
5	Carne congelata »	9,32	8,77
6	Carbone, cardiff, andracite e simili »	3,46	3,46
7	Carbone cok »	5,36	5,36
8	Ferro, ghisa, rottami »	7,26	7,26
9	Ferro e materiale vario destinato alle Ferriere di Giovinazzo per la fusione »	7,26	4,04
10	Grano, granone e cereali in genere, in sacchi »	5,48	5,48
11	Grano nazionale, in sacchi »	4,39	4,39
12	Gusci di mandorle »	7,26	5,31
13	Legname pesante »	6,23	5,82
14	Legumi e simili, in sacchi »	9,34	5,19
15	Fave »	8,32	5,19
16	Fagioli »	8,07	5,19
17	Mattoni refrattari »	7,26	7,26
18	Mattonelle di carbone »	4,21	4,21
19	Mattonelle di lignite »	5,75	5,76
20	Merce comune non specificata »	7,26	8,20
21	Piombo in pani »	7,26	6,57
22	Cemento - importazione »	8,31	8,31
	Cemento - esportazione »	4,94	4,94

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso ai lavoratori	
		Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
CATEGORIA II.			
23	Asfalto grezzo . . . a tonn.	4,88	7,67
24	Basole vulcaniche . . . »	4,66	4,66
25	Bitume in fusti . . . »	6,04	7,46
26	Bobine vuote . . . »	7,26	8,20
27	Clinker . . . »	2,99	2,99
28	Colli pesanti (comprese bobine e cavi elettrici) . . . »	19,03	19,03
29	Concimi chimici, alla rinfusa . . . »	5,48	4,94
3	Cubetti di porfido . . . »	3,09	3,09
31	Grezzi di ghisa (lavoro) . . . »	7,26	7,26
32	Marmo in lastre . . . »	8,32	8,32
33	Nitrato di soda, in sacchi . . . »	4,32	4,32
43	Pietra marna e da gesso . . . »	2,88	2,88
35	Pozzolana . . . »	4,32	4,32
36	Pietra pomice (detriti) . . . »	5,64	5,64
37	Legna da ardere . . . »	4,25	4,25
CATEGORIA III.			
38	Carbone per Bunkers . a tonn. 8,32		
39	Olio al solfuro (per la pre-stazione della pompa) . » 3,87		

CATEGORIA IV.

40 - Salari agli addetti ai verricelli o per altri lavori - vedi Cat. V della Tariffa A.

CATEGORIA V.

Alla « S.I.C.A.M. ». Pozzolana.

41 - Sbarco da piroscalo a teleferica a tonn. L. 4,32.

Sbarco da piroscalo a bettolina a tonn. L. 3,84.

Sbarco da bettolina a teleferica a tonn. L. 3,38.

Lavoro straordinario a tonn. L. 1,09.

Tariffa C

VELIERI E MOTOVELIERI

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso ai lavoratori	
		Stivaggio e distivaggio	Sottopranco
CATEGORIA I.			
1	Abete ed altro legname leg- giero a tonn.	9,34	7,60
2	Agrumi, baccalare, campeggio, frutta, lana, giunghi, ortaggi, vallonea, pelli, pesce fresco e secco, petrolio, metalli, avena e crusca in sacchi, sansa, te- gole, tubi grès, eternit, ferro	»	8,31
3	Asfalto grezzo »	6,92	6,92
4	Asfalto in fusti »	7,26	7,26
5	Avena ed altri cereali leggeri, alla rinfusa »	12,45	9,34
6	Automobili, trebbiatrici, ecc. a pezzo	43,81	43,81
7	Basole vulcaniche a tonn.	5,48	5,48
8	Bitume in fusti »	6,66	8,21
9	Bobine vuote (come la merce comune) »	7,26	7,26
10	Carbone coke »	8,82	8,82
11	» minerale »	6,08	6,08
12	» vegetale in sacchi »	6,75	6,75
13	» vegetale da insaccarsi »	15,57	—
14	Colli pesanti (comprese bobine per cavi elettrici) »	18,45	18,45
15	Concimi chimici »	5,92	5,92
16	Grano in sacchi e alla rinfusa »	6,08	5,72
17	Grano nazionale (*) »	2,37	4,50
18	Granone »	6,06	4,73
19	Lavori grezzi di ghisa »	6,92	6,92
20	Legname pesante, tronchi, ecc. legna da ardere »	7,26	7,26
21	Legumi »	6,08	7,26
22	Macchinario »	10,37	10,37

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Compenso ai lavoratori	
		Stivaggio e distivaggio	Sottoparanco
23	Marmi a tonn.	10,20	10,20
24	Mattonelle di lignite . . . »	7,50	7,50
25	Mattoni di cemento . . . »	7,26	7,26
26	Merce comune, non specif. . . »	7,26	7,26
27	Pietra marna e da gesso . . . »	4,—	4,—
28	Piombo in pani »	—	6,57
29	Pozzolana, talco, zolfo in sacchi . . . »	6,08	6,08
30	Sabbione e ghiaia »	7,26	4,16
31	Solfato di rame »	—	4,61
32	Vuoti (casce, barili, damigiane, fusti, ecc.) a pezzo	0,81	0,81
33	Zavorra a tonn.	—	9,22
34	Cemento per l'esportazione . . . »	—	4,94
35	Cemento per l'importazione . . . »	—	4,94
36	Cassette con bottiglie, vuote e piene di birra a pezzo	0,42	0,29
37	Cassette vuote, (ogni collo di tre cassette) »	0,33	0,33
38	Cubetti di porfido a tonn.	—	4,16
39	Pietra pomice »	5,64	5,64
40	Clinker »	2,99	2,99
41	Munizioni »	9,86	9,86
42	Vetture comuni a pezzo	20,75	20,75
43	Ferro e materiale vario destinato alle Ferriere di Giovinazzo per la fusione a tonn.	8,31	4,04

(*) Sbarcato con i Sylos, si grava il prezzo del sotto-paranco di L. 1,15 a tonn. per consumo energia.

LAVORO STRAORDINARIO, INOPEROSITA' ED ATTESA, SPOSTAMENTO DI MERCI SULLA BANCHINA, FITTO DI COPERTONI, PESATURE, INSACCATURA, NOLO DELLA TRATTRICE, ECC.

Nei giorni feriali:

Dalle ore 12 alle ore 14 e dalle 18 alle 20 il 25%.

Dalle ore 20 alle ore 8 con interruzione dalla mezzanotte all' 1 il 50 %.

Nei giorni festivi:

Nell'orario diurno, come sopra il 50 %.

Nell' orario notturno come sopra il 60 %.

Attesa e inoperosità all' ora L. 5,19.

Spostamenti di merci sulla banchina:

Oltre la poppa e la prua del P.fo e non oltre i 50 metri a tonn. L. 2,39.

Trasbordi da Piroscalo a Piroscalo non affiancati:

Riduzione del 30 % sui prezzi stabiliti per i due movimenti.

Da e per l'Oriente, riduzione del 50 %.

Dal Pireo riduzione del 60 %.

Lavoro di abbrondaggio: dal Piroscalo e Veliero, per merci alla rinfusa una sola operazione per il sotto-paranco.

Copertoni sotto i posti di scarico: copertoni per le merci, dopo le prime 24 ore e per ogni 24 ore successive ognuno L. 8,45.

Pesatura a bordo (concimi, carbone) a tonn. L. 1,43.

Insacatura (grano e cereali leggeri) L. 1,09.

Nolo trattrice (al giorno, per otto ore normali Lire 146,66.

Vuotatura sacchi ognuno L. 0,11.

Imbarco e sbarco nei «riservati» supplemento del 15 per cento.

TARIFFE DELLA SEZ. "BANCHINA,,

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Stivaggio su mezzi trasp. o vagoni per merce presa da sotto-paranco	Carico o stivaggio su mezzi di trasp. o vagoni per merce presa da banchina	Scarico da mezzi di trasp. o da vagoni entro l'ambito port.
1	Merci in genere . . . a q.le	0,18	0,42	0,35
2	Grano, granone, legumi . . . »	0,18	0,28	0,24
3	Avena e altri cereali leggeri . . . »	0,26	0,35	0,30
4	Orzo . . . »	0,18	0,28	0,24
5	Carne congelata . . . »	0,18	0,42	0,35
6	Baccalà, stoccofisso, pesce conservato . . . »	0,18	0,42	0,35
7	Cemento . . . »	0,18	0,42	0,35
8	Farina estera . . . »	0,18	0,42	0,35
9	» nazionale . . . »	0,18	0,25	0,21
10	Ferro in barre o lamiere . . . »	0,25	0,59	0,51
11	Ghisa, ferro ed altri metalli in rottami . . . »	0,12	0,42	0,35
12	Solfato di rame, grassi, olii minerali . . . »	0,18	0,42	0,35
13	Zucchero, caffè, cannella e pepe . . . »	0,18	0,47	0,40
14	Bitume e asfalto . . . »	0,07	0,42	0,35
15	Zucchero nazionale, libero di tassa . . . »	0,25	0,42	0,35
16	Zucchero nazionale, gravato di tassa . . . »	0,12	0,35	0,30
17	Ceste e casse vuote . . . »	0,47	0,72	0,61
18	Damigiane . . . a pezzo	0,12	0,25	0,23
19	Mattoni refrattari . . . a q.le	0,12	0,42	0,35
20	Botti vuote - fino a due ett. a pezzo	0,12	0,25	0,23
21	Botti vuote superiori a due hl. . . »	0,18	0,42	0,35
22	Macchine e parti, pietra da molino, pezzi e colli in genere, superiori a Kg. 500 . . . a q.le	0,66	1,66	1,41
23	Macchine da cucire . . . a pezzo	0,25	0,35	0,30
24	Trattrici, automobili, autocarri, barche a motore, vetture di lusso . . . »	4,76	10,70	9,10

Num. d'ordine	CATEGORIA E DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Stivaggio su mezzi trasp. o vagoni per merce presa da sotto-paranco	Carico o stivaggio su mezzi di trasp. o vagoni per merce presa da banchina	Scarico da mezzi di trasp. o da vagoni entro l'ambito port.
25	Pianoforti a pezzo	2,38	5,35	4,55
26	Casse di specchi, lastre di grande dimen. a q.le	0,35	1,39	1,21
27	Scenari teatrali, mobili ed effetti d'uso »	0,25	0,72	0,61
28	Lastre di marmo »	0,35	1,19	1,01
29	Uova in casse »	0,12	0,47	0,41
30	Piante grosse a pezzo	0,18	0,59	0,59
31	Stracci a q.le	0,12	0,35	0,30
32	Equini, bovini a capo	—	3,57	3,04
33	Suini, ovini, caprini »	—	9,72	0,61
34	Pollame in gabbia a gabbia	—	1,19	1,02
35	Frutta di mare a q.le	0,18	0,59	0,51

N. d'ordine	VOCI	Carico a q.le	Scarico a q.le	Carico e scarico a q.le	CERNITA E CRIVELLATURA
1	Tavolame e Tronchi: a) fino a 1 q.le di peso unitario b) oltre 1 q.le di peso unitario	0,56 0,85	0,37 0,56	0,75 1,13	a) Cernita legname: L. 1,21 a centinaia - tavolame diviso per spessore. L. 1,75 a centinaia diviso per bollatura.
2	Catene da uno a tre q.li	0,85	0,56	1,13	L. 7,49 - travatura - divisa per spessore.
3	Catene oltre i tre q.li	1,55	1,55	3,10	L. 10,29 - catene - diviso per spessore.
4	Bordonali, oltre 1 q.le	1,68	1,12	2,23	
5	Legna da ardere	0,56	0,37	0,80	
6	Legname in genere	0,56	0,37	0,80	
7	Carbone vegetale	1,13	0,75	1,49	
8	Carbone minerale	0,31	0,30	0,50	b) Crivellatura carbone:
9	Mattonelle e coke	0,41	0,39	0,65	
10	Asfalto e bitume	0,35	0,35	0,56	L. 2,29 - pisello, massa, pezzatura scelta.
Merci in esportazione					
11	Merci in genere a tonn.		3,28	—	
12	Macchinari e colli super. a una tonn. »		5,19	—	L. 3,22 - cobles.
13	Erbaggi »		6,58	—	L. 3,64 - noce.
14	Equini, suini,		5,78	—	
15	bovini a capo		3,47	—	
16	Ovini »				
	Piante vive: fino a colli 30 ogni tonn. . a tonn.		3,77	—	
	fino a colli 60 ogni tonn. . a tonn.		5,76	—	
	fino a colli 90 ogni tonn. . a tonn.		7,66	—	
	fino a colli 120 ogni tonn. . a tonn.		11,53	—	
	oltre colli 120 ogni tonn. . a tonn.				

(a convenirsi)

1. La tariffa di carico si applica anche per il trabordo da carro ferroviario a carro ferroviario, da carro ferroviario a traino e viceversa.

2. La tariffa di scarico si riferisce oltre al lavoro di scarico, anche al lavoro di ammassamento.

3. La tariffa di carico e scarico si applica sempre per lavori eseguiti entro l'ambito portuale.

4. Per lavoro straordinario si applicano le su indicate tariffe, oltre le seguenti maggiorazioni:

a) nei giorni feriali: dalle ore 12 alle 14 e dalle 18 alle 20 il 25 %; dalle ore 20 alle 8, con interruzione dalla mezzanotte all'una il 50 %;

b) nei giorni festivi: nelle ore diurne come sopra il 50 %; nelle ore notturne come sopra il 60 %.

5. Per inoperosità ed attesa - per ogni ora e per uomo L. 5,19.

NOTE ALLE TARIFFE DI LAVORO.

I lavori di facchinaggio eseguiti entro l'ambito portuale, e cioè sulle calate del porto, vengono retribuiti con i compensi fissati nella presente tariffa; mentre quelli eseguiti entro il deposito franco «Antonio De Tullio» vengono retribuiti con i compensi fissati nel Regolamento interno del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Bari (15 settembre 1932 a. X) maggiorati dell'8 e del 12%.

I lavori, poi, eseguiti sempre nell'interesse del commercio, entro gli spazi e nei magazzini doganali dalle maestranze portuali saranno senza alcun compenso, così come disposto nella circolare del Ministero delle Comunicazioni — Direzione Generale della Marina Mercantile.

* * *

Per l'applicazione pratica della presente tariffa restano in vigore, oltre le norme di lavoro contemplate nell'Edizione 1932-X del R. Ufficio del Lavoro Portuale di Bari, le seguenti:

1) Le merci, voluminose (lana greggia e lavata, crine vegetale, lana di legno, pelli grezze, giunchi; scope di saggina, sagina in balle, paglia, fieno, porcellana, cascame in balle non pressante a macchine, copertoni per auto, vetrerie, terraglie, liquidi in damigiane, ecc.) pagheranno una sopra tariffa del 30 % in più.

2) Per le operazioni di visita e ricondizionamento dei colli che passano dalla temporanea custodia alla diretta custodia della R. Dogana, si pagherà la sopratariffa di L. 0,59 a quintale.

3) Per le consegne dei colli isolati e destinati a un solo destinatario, il peso complessivo dei quali sia inferiore a un quintale, sarà applicata la tariffa per quintale.

4) Ogni richiesta di scEVERAMENTO per qualità, marche e numeri, fatta da ricevitori, sarà assoggettata ad una tariffa extra L. 0,18 a q.le.

5) Se il proprietario vuol pesare la merce depositata in dogana per sue particolari ragioni, pagherà una sopratariffa L. 0,35 a q.le.

6) Su tutte le merci che entrano in dogana è dovuta la sopra-tariffa di L. 0,18 a q.le per diritto di assicurazione contro gli incendi, furti, manomissioni, mancanze (R. D. 2126 del 23 settembre 1923).

7) Per le merci provenienti dalla Ferrovia e dalla Città (esclusi i bauli-valigie ed effetti) che entrano in Dogana, è dovuta la tariffa di L. 0,35 a quintale per lo scarico ed introduzione nei magazzini di temporanea custodia. Alla uscita dalla Dogana poi, sarà pagata la tariffa di L. 0,47 per operazione doganale e ricaricaione sui carri.

8) Per i bauli o valigie di effetti provenienti dalla ferrovia o Città è dovuta:

L. 1,19 per l'entrata in Dogana

» 1,19 » il trasporto da Dogana a Banchina

» 1,19 » il trasporto da Dogana a vettura

9) Per i trasbordi la presente tariffa viene ridotta del 50 %, se riguarda merci da o per l'oriente; del 30 %, se riguarda merci per altre destinazioni.

Tariffe della Sezione Banchina "DEPOSITO FRANCO,,

DENOMINAZIONE DELLA MERCE	Carico	Scarico
Merci in genere a q.le	0,35	0,35
Barili fino a 2 hl. . . . ognuno	0,30	0,30
Botti superiori a 2 hl. . . . »	0,47	0,47
Damigiane vuote »	0,30	0,47

NB. - Per la pesatura delle merci in sala - visite, alla suddetta tariffa vanno aggiunti Cent. 35 per quintale.

Spostamento delle merci nel magazzino stesso	L. 0,35 a q.le
Riempitura sacchi	» 0,30 »
Travaso dei sacchi	» 0,24 »
Pesatura per entrata o per uscita, se richiesta	» 0,24 »
Pesatura per scandaglio (che devesi pagare per intera pat).	» 0,12 »
Apertura e conseguente ricondizionamento dei colli	» 4,76 »

Per merci leggere e voluminose la tariffa viene aumentata del 30 %.

Damigiane, bottiglie, ecc. contenente liquidi di qualsiasi specie la tariffa viene aumentata del 30 %.

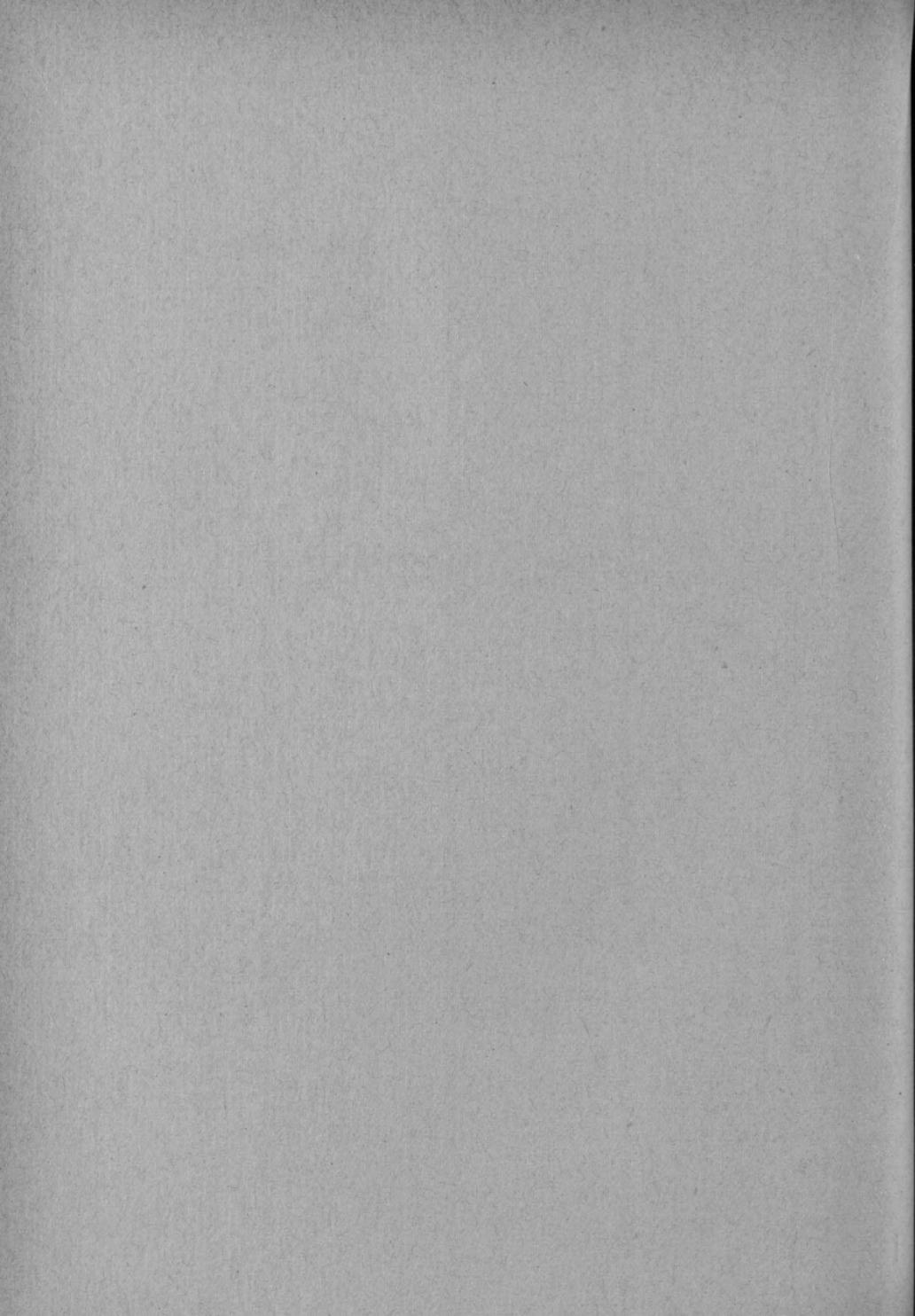
Lo stivaggio alle merci nei magazzini sarà fatto fino a tre metri di altezza; superiore a questi, sarà dovuta una sopratariffa di L. 0,35 a q.le.

Per i colli di peso inferiore ad un quintale sarà corrisposta la tariffa per quintale.

Per il lavoro nei giorni festivi, la tariffa viene aumentata del 50 %.

Per stivatura speciale, per marche o per numeri, la tariffa viene aumentata del 10 %.

USI DI PIAZZA



Usi mercantili marittimi e portuali

Nella raccolta di Usi mercantili della provincia di Bari la parte marittima e portuale è costituita dalle sezioni XII (Nolo, polizze di carico e avarie); XIII (Stravaggio e disistivaggio; caricazione e scaricazione); XIV (Stallie e Controstallie). La raccolta fu pubblicata il 20 ottobre 1931-IX, essendo stata approvata, dopo la revisione e pubblicazione a norma di legge, dalla Presidenza del Consiglio Provinciale delle Corporazioni nelle adunanze del 30 settembre e dell' 8 ottobre 1931; è stata pubblicata a stampa ed è in vendita al pubblico.

Circa il valore giuridico delle raccolte di uso, accertate e rivedute dai Consigli delle Corporazioni, vi è un giudicato della Cassazione che afferma:

a) che « la raccolta ufficiale di usi mercantili compilata dai Consigli Provinciali dell' Economia costituisce fonte legale di accertamento di un uso »; b) che « le raccolte degli usi, compilate a cura dei Consigli Provinciali delle Corporazioni non costituiscono una prova assoluta, ma ammettono la prova contraria ».

Queste massime della Cassazione sono, ci sembra, sufficientemente precise per rendere oggi superfluo ogni altro commento e per consentire di valutare esattamente la portata giuridica delle raccolte di usi locali. Considerate dal punto di vista dei traffici marittimi e portuali, le raccolte stesse hanno dunque una importanza pratica di primo ordine, che nella maggior parte delle circostanze (quando non sia possibile, cioè, provare al giudice che l'accertamento compiuto dal locale Consiglio non corrisponde effettivamente all'uso in vigore) conferisce loro valore vero e proprio di legge.

NOLO, POLIZZE DI CARICO E AVARIE.

Il nolo pattuito « pagabile in ragione d'un determinato peso, misura e quantitativo » viene liquidato dalla consegna della merce, ma il capitano è in diritto di chiedere garanzia per l'intero nolo e pagamento di acconti in ragione e in corrispondenza del quantitativo consegnato.

Il pagamento del nolo di una nave, con carico completo di carboni, di grano ed altro nel porto di Bari, per quanto riguarda non solo la misura di esso, ma la qualità della moneta e il momento in cui debba

essere pagata, è usualmente regolato dal contratto di noleggio.

Quando però manchi una precisa e anticipata regolamentazione della qualità della moneta e del momento in cui debba essere stabilito il ragguaglio con quella nazionale, se viene richiesta questa, il pagamento va fatto nella moneta effettiva o nell'equivalente di essa in moneta nazionale al momento che sarà indicato dal Capitano dopo il suo felice arrivo.

Con questa dichiarazione il Capitano, generalmente all'inizio della discarica, partecipa se e come il pagamento del nolo debba essere effettuato in valuta italiana, convenendo il cambio da applicare. In mancanza di accordi si applica il cambio della giornata nella quale avviene la dichiarazione di opzione.

Qualora in un contratto di noleggio o nelle polizze di carico venga stabilita la clausola, « nolo da regolarsi secondo della quantità » il capitano può far controllare lo scarico della merce ed il peso da persone di propria fiducia, senza tener conto del peso riscontrato dalla Dogana a meno che si tratti di merci soggette a dazio.

Se il capitano firma la polizza di carico con la clausola « dice essere », viene esonerato soltanto dalla responsabilità del contenuto, del peso o misura dei colli imbarcati; se poi dice « ignoro peso, qualità e contenuto » risponde del solo numero dei colli ed il nolo viene regolato sul peso del manifesto d'imbarco, quando si tratti di piroscavo, e sul peso imbarcato se di veliero.

Se invece la firma senza alcuna riserva, risponde della quantità nella polizza di carico, salvo l'abbuono del calo naturale.

La clausola « cancello » convenuta nei contratti di noleggio, autorizza il noleggiatore ad eseguire od annullare (cancellare) il contratto, qualora la nave giunga nel porto designato dopo il termine prefisso.

Nessun indennizzo compete ai contraenti.

In un contratto di noleggio la clausola circa per la quantità di merce da imbarcare su di una nave importa una latitudine del 10 per cento in più o in meno.

In caso di guerra marittima, a cagione dei maggiori rischi che da essa derivano, degli aumenti del costo del carbone, nel prezzo dell'assicurazione, nelle paghe dell'equipaggio, ecc. i noli che furono convenuti in

tempo di pace, non possono ritenersi come inalterati, nè si può intendere che rimangano tali.

Quando manchi la espressa clausola di salvezza « per il caso di guerra », secondo gli usi commerciali marittimi, questa rappresenta un caso straordinario e imprevedibile, costantemente escluso dalle ordinarie previsioni di chi stipula contratti di noleggio.

Le norme regolamentari in materia di avaria comune, sono le seguenti:

a) i depositi per contributi di avaria comune richiesti dalle compagnie di navigazione non costituiscono veri e propri depositi, bensì somme date in conto, perocchè le ricevute di detti depositi stabiliscono che il ricevitore che ha fatto il deposito dovrà pagare, o rispettivamente riscuotere, la differenza fra le somme versate a detto titolo e le somme definitivamente stabilite dal regolamento di avaria comune, ed anche perchè è uso costante che le compagnie armatrici si servano di queste somme per sopperire alle spese di riparazioni ed altro;

b) quando queste somme sono versate in moneta straniera, verranno accreditate in moneta nazionale al cambio dell'epoca in cui furono versate;

c) a favore di queste somme sarà computato l'interesse commerciale, a meno che esse sieno state versate ai liquidatori di avaria, nel quale caso sarà accreditato l'interesse bancario secondo l'investimento specifico fatto dai liquidatori stessi;

d) se invece di versare le somme richieste, i ricevitori o chi per essi forniranno garanzie, non si ammetterà in avaria comune alcun accreditamento di interessi, nè di commissioni e provvigioni bancarie, impregiudicati i diritti verso gli assicuratori;

e) a favore degli esborsi fatti dai contribuenti per le spese ripartibili in avaria comune, sarà accreditato l'interesse commerciale dal giorno dell'esborso.

STIVAGGIO E DISTIVAGGIO CARICAZIONE E SCARICAZIONE.

Le spese di stivaggio sono sempre a carico del naviglio, anche quando sia stato noleggiato a scafo.

La scaricazione delle merci viene generalmente eseguita sotto-paranco a cura, rischio e spesa del ricevente; vale a dire che le merci devono essere sollevate, dalle maestranze portuali, o per i velieri infe-

riori alle 500 tonnellate, dal personale di bordo, dalla stiva fino al livello della boccaporta. Le ulteriori operazioni vanno a carico e rischio del ricevente. Per le merci alla rinfusa da insaccarsi a bordo, la spesa per la relativa operazione di insaccatura va a carico del ricevente.

La caricazione delle merci dal sotto-bordo viene eseguita a rischio e spesa del naviglio. Sono eccettuate le merci alla rinfusa che, a spesa del caricatore, devono essere vuotate dalla bocca-porta nella stiva.

Se nel contratto di noleggio non sono state fissate stalle per la scaricazione e la caricazione delle merci, pre i navigli a carico completo, si applicano le stalle d'uso.

Le quantità di merci da caricare o scaricare giornalmente dai navigli a vela, a motore e a vapore (i velieri e velieri a motori lavoranti con una boccaporta ed i piroscafi con quattro), tempo permettendo, sono le seguenti:

	VELIERI	MOTO VELIERI	PIROSC.
Avena e orzo alla rinfusa T.	40 a 55	60 a 70	250 a 300
Avena e orzo in sacchi »	70 a 80	80 a 90	350 a 400
Carbone coke »	45 a 50	50 a 60	300 a 325
Carbone mattonelle »	40 a 70	80 a 90	400 a 450
Carbone fossile (altri) »	80 a 90	90 a 110	500 a 550
Carbone di legna »	45 a 50	50 a 60	— —
Carrube alla rinfusa »	45 a 50	50 a 60	300 a 325
Carrube in sacchi »	60 a 65	70 a 80	350 a 400
Cemento in sacchi o barili »	80 a 90	90 a 100	600 a 650
Cerchi in fasci »	70 a 80	80 a 90	— —
Concimi fosfati e superfosfati »	70 a 80	80 a 90	450 a 500
Crusca alla rinfusa »	45 a 50	50 a 60	— —
Crusca in sacchi »	60 a 65	70 a 80	300 a 325
Doghe di farnia castagno e cerro alla rinfusa »	40 a 50	50 a 60	— —
Doghe di rovere »	60 a 70	70 a 80	— —
Farina e semola »	70 a 80	80 a 90	600 a 650
Ferro e ghisa »	55 a 60	60 a 70	350 a 400
Ferro in rottame »	40 a 45	50 a 55	300 a 350
Fichi secchi in sacchi »	50 a 60	60 a 70	500 a 550
Fichi secchi in cesti »	25 a 30	50 a 60	375 a 400
Fieno pressato in balle »	25 a 30	30 a 35	200 a 250
Formaggio »	30 a 35	30 a 35	150 a 200
Frutta in barili N.	250 a 300	250 a 300	2250 a 2250

		VELIERI	MOTO VELIERI	PIROSC.
Gesso di pietre	T.	50 a 55	60 a 70	500 a 550
Giunchi	»	28 a 30	28 a 30	— —
Grano e granone alla rinfusa	»	70 a 80	80 a 90	500 a 550
Grano e granone in sacchi	»	80 a 90	85 a 95	600 a 650
Legna da ardere	»	40 a 45	45 a 50	— —
Legname da costruzione, tra- versine	»	30 a 45	40 a 60	250 a 300
Legnami da fila	»	50 a 70	70 a 80	300 a 350
Legumi alla rinfusa	»	50 a 60	60 a 70	400 a 450
Legumi in sacchi	»	80 a 90	85 a 95	500 a 550
Mandorle sgusciate	»	80 a 90	85 a 95	600 a 650
Mandorle con guscio	»	50 a 65	60 a 70	400 a 450
Mattoni refrattarii	»	50 a 55	60 a 70	250 a 300
Mattoni di cemento	»	40 a 45	55 a 60	200 a 250
Merci in sacchi (altre pesanti)	»	70 a 80	80 a 90	600 a 650
Merci in sacchi (altre leggieri)	»	35 a 40	40 a 50	300 a 325
Olii d'oliva in botti (caric.) N.		60 a 70	70 a 80	300 a 350
Olii d'oliva in botti (discar.)	»	80 a 90	90 a 100	400 a 450
Olii d'oliva in barile da 200 a 225 Kg	»	250 a 300	250 a 300	2250 a 2250
Ortaglie e frutta fresche	T.	18 a 20	20 a 25	— —
Pesci salati e ammarinati	»	35 a 40	40 a 50	250 a 300
Pesce secco alla rinfusa	»	20 a 25	30 a 35	150 a 175
Pesce secco in balle	»	35 a 40	75 a 85	200 a 250
Petrolio in lattoni	N.	900 a 1000	1000 a 1200	3500 a 4000
Pietra Marna	T.	55 a 60	60 a 70	400 a 450
Piriti	»	50 a 60	60 a 70	350 a 400
Pozzolana	»	60 a 65	70 a 80	400 a 450
Sale marino alla rinfusa	»	35 a 40	40 a 50	250 a 300
Sansa d'olive alla r.	»	50 a 55	80 a 90	350 a 400
Sansa d'olive in sac.	»	70 a 80	90 a 100	400 a 450
Semenze alla rinfusa	»	60 a 70	70 a 80	350 a 400
Semenze in sacchi	»	70 a 80	80 a 90	400 a 450
Solfato di rame	»	50 a 60	70 a 80	450 a 500
Tegole e mattoni forati	»	45 a 50	50 a 55	200 a 250
Vini in botti (caricazione) N.		40 a 50	50 a 60	450 a 500
Vini in botti (discarica)	»	60 a 70	70 a 80	550 a 600
Vini in barili	»	250 a 300	250 a 300	2250 a 2500
Zolfo alla rinfusa	»	50 a 55	60 a 70	300 a 350
Zolfo in sacchi	»	45 a 50	60 a 80	500 a 550

Per i velieri ed i velieri a motore lavoranti con più di una bocca-porta le quantità aumentano in proporzione e così pure in proporzione aumentano o dimi-

nuiscono le quantità per i piroscafi lavoranti a più o meno di quattro bocca-porte.

In caso di navigli non attraccati alla banchina, il cui sbarco e imbarco si effettua con chiatte o barcacce, le quantità si possono ridurre dal 20 al 25 %.

Le suindicate quantità sono stabilite per i porti di Bari e di Barletta.

Nel caso di arrivo contemporaneo in porto di velieri e piroscafi carichi di merci destinate ad una stessa Ditta, qualora nel contratto di noleggio del veliero non sia stabilita la condizione di « scarico dietro turno dei soli velieri » e in quello del piroscavo « fuori turno » la precedenza spetta a chi prima arriva in porto, purchè si sia attraccato alla banchina se veliero, ed ancorato e dichiarato pronto alla lavorazione se piroscavo.

Nel caso di più velieri noleggiati per la carica-zione di un piroscavo, avanti il suo arrivo in porto, il turno dei velieri, che devono ricevere il carico sotto bordo dal piroscavo, spetta a quelli che man mano si dichiarano pronti, senza tener conto della data del contratto di noleggio, specialmente quando i velieri sieno stati noleggiati in altro porto.

STALLIE.

Cominciano a decorrere le stallie lal giorno successivo a quello in cui il capitano ha dichiarato al ricevitore o al caricatore di essere pronto a sbarcare o imbarcare la merce, sempre che l'avviso sia stato dato il giorno prima, non più tardi delle ore 15, e che il bastimento sia ormeggiato, ed il capitano abbia adempiuto a tutte le formalità presso le autorità marittime e doganali. Qualora si tratti di piroscavo le operazioni di carico e scarico possono cominciare alle ore 13 dello stesso giorno se l'avviso fu consegnato prima delle ore 10.

Se il possessore della polizza di carico non si presenta ed è ignoto al Capitano, questi fa affiggere all'Albo del Consiglio Provinciale Economia Corporativa, o a quello Pretorio, l'avviso di essere pronto alla scaricazione. In tal caso le stallie cominciano a decorrere dal giorno successivo a quello dell'affissione.

Nelle stallie non vanno comprese le domeniche, le feste riconosciute dallo Stato, nè i giorni nei quali per forza maggiore non si può lavorare, eccettuato il

caso in cui nello stabilire le stallie si fosse usata la clausola «giorni correnti».

Però, se in uno, dei giorni suindicati, consenzienti le parti, si dovesse lavorare, verrà computato nelle stallie un tratto di tempo proporzionato fra il carico sbarcato o imbarcato e le quantità fissate per il lavoro giornaliero.

La caricazione e la scaricazione delle merci deve effettuarsi senza interruzione nelle ore stabilite per le maestranze portuali.

Convenendo al proprietario della merce il sospendere al principio delle stallie l'imbarco e lo sbarco per uno o più giorni, il capitano è tenuto nei giorni successivi di ripianare, in giusta misura, il difetto imbarcando o sbarcando un tonnello maggiore di quello fissato.

Verificandosi invece tale sospensione verso la fine delle stallie, il caricatore o ricevitore della merce dovrà, a sue spese, mandare uomini di rinforzo a bordo per non incorrere nelle controstallie.

Ove nel corso dell'imbarco o dello sbarco i proprietari delle merci notassero che il bastimento non possiede i mezzi e il personale necessario per ricevere o consegnare il quantitativo giornaliero stabilito, dovranno far constatare il fatto dall'Ufficio del Lavoro Portuale, il quale, sentirà, se nel caso, i periti di sua fiducia, e deciderà sulla controversia delle controstallie. La spesa di perizia andrà a carico della parte succumbente.

CONTROSTALLIE.

Se nel contratto di noleggio o nella polizza di carico sono fissate controstallie, queste cominciano a decorrere dal giorno seguente in cui termina le stallie.

Il corrispettivo delle controstallie è di una lira al giorno per ogni tonnello di portata lorda, da pagarsi anticipatamente giorno per giorno.

Le controstallie per i piroscafi vengono computate in giornate e frazioni di giornate, in relazione alle ore in più impiegate.

Se nel contratto di noleggio o nella polizza di carico non sono fissate controstallie, resta libero alle parti di convenire o no sopra di esse; ma avvenuto l'accordo, sulla durata e concessione delle medesime,

il corrispettivo da pagarsi è sempre quello indicato innanzi.

Le controstallie durano ordinariamente dai 6 agli 8 giorni.

Le stallie arbitrarie cominciano a decorrere dal giorno successivo al termine delle controstallie, ed hanno una durata di 4 o 5 giorni.

Il compenso per le stallie arbitrarie va commisurato agli impegni della nave per altri noleggi, ed ai danni che ne possano derivare. Per determinare l'entità di questi danni si ricorre ad un Collegio di arbitri, da nominarsi, di accordo, dal Comandante del Porto e dal Presidente del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa.

CLAUSOLA C. I. F.

La clausola «cif» significa che nel prezzo è compreso, oltre al costo della merce, il premio di assicurazione ed il nolo fino al porto di arrivo, ed implica che:

A) Il venditore deve:

1) Spedire la merce a proprie spese fino al punto di destinazione convenuto.

2) Pagare i diritti di uscita e tutti gli altri diritti di tal genere nel porto d'imbarco e durante la traversata.

3) Concludere e pagare le assicurazioni marittime.

L'ammontare dell'assicurazione deve coprire l'ammontare della fattura, più il beneficio d'uso.

Il venditore deve concludere l'assicurazione contro tutti i rischi, tranne quelli di guerra. Egli dovrà concludere l'assicurazione con una Compagnia di Assicurazioni considerata nel suo paese come una Compagnia di prim'ordine.

Nella vendita C.I.F. il venditore deve anche indicare la nave scelta; egli deve caricare la merce secondo i termini del contratto, e fare quando è necessario per l'identificazione della merce, facendosi consegnare una polizza di carico.

4) Consegnare al compratore o al suo agente una polizza di carico regolare per la destinazione convenuta, una polizza di assicurazione marittima, un certificato di assicurazione negoziabile, e se lo esiga la dogana del paese di destinazione, un certificato di origine.

5) Rispondere delle perdite o dei danni fino a che la merce sia stata caricata a bordo.

B) Il compratore deve:

1) Rispondere delle perdite o dei danni che si verifichino posteriormente; spetta al compratore di fare qualsiasi reclamo presso l'assicuratore o gli assicuratori.

2) Prendere in consegna la merce e pagare le spese di scaricamento, di chiatte e di messa su banchina al porto di destinazione, in conformità alle clausole della polizza di carico.

3) Pagare tutti i diritti di importazione dall'estero; i dazi e diritti di banchina, qualora ve ne siano.

4) Effettuare il pagamento contro polizza di carico, polizza di assicurazione e fattura, qualora non vi siano altre convenzioni.

5) Pagare il nolo non pagato dal venditore, nolo da dedursi poi dall'ammontare della fattura. Quest'obbligo incombe al compratore anche se il pagamento è dovuto solamente ad una data ulteriore. Il compratore non ha diritto ad alcun interesse su tale pagamento.

Osservazione. «Pagamento a 30 giorni» significa trenta giorni a decorrere dalla data della polizza.

CLAUSOLA F. O. B. (PORTO INDICATO).

In Italia il significato di questa clausola è il seguente:

A) Il venditore deve:

1) Assicurare a proprie spese il trasporto della merce al porto indicato.

2) Assicurare il caricamento a bordo della merce e sopportare le spese:

a) In Italia vige il sistema di riportarsi agli usi dei porti; così nell'uso del porto di Genova, al venditore incombono tutte le spese di imbarco, secondo l'uso del porto di Messina, la merce deve essere messa a bordo a spesa del venditore; secondo l'uso del porto di Bari, il venditore consegna la merce a bordo franca di tutte le spese di caricamento, mentre il compratore fornisce il bastimento;

b) i diritti di porto e altri diritti inerenti alla nave sono a carico del compratore;

c) i diritti di uscita o diritti analoghi inerenti alla merce sono a carico del venditore;

3) Fornire l'ordinaria polizza di carico.

4) Rispondere delle perdite e/o dei danni fino a che la merce sia stata caricata.

B) Il compratore deve:

1) Noleggiare una nave o ritenere lo spazio necessario a bordo di una nave ed avvertire il venditore dalla data in cui il nolo sarà disponibile per mettere in grado il venditore stesso di effettuare il caricamento entro il termine stabilito dal contratto.

2) Rispondere delle perdite e/o dei danni che si verifichino dopo il caricamento a bordo.

3) Effettuare il pagamento contro documenti (polizza di carico e fattura) in mancanza di altre convenzioni.

Osservazioni. « Pagamento a 30 giorni » significa 30 giorni a decorrere dalla data della polizza di carico.

C) La clausola F.O.B. significa inoltre, secondo la legge italiana:

1) Il venditore può imporre che la merce, all'arrivo, sia consegnata al compratore soltanto contro pagamento o presentazione della quietanza.

2) In caso di inadempienza del contratto da parte del compratore, il venditore ha la scelta fra due soluzioni: egli può chiedere la risoluzione del contratto oppure far vendere la merce con le formalità prescritte dal Codice di Commercio.

3) Il venditore ha il diritto di impedire che la merce venga consegnata al compratore se questi è fallito o ha sospeso i pagamenti a meno che il compratore non abbia, in precedenza, effettuato il pagamento o fornito una garanzia sufficiente.

4) La qualità della merce, quale è stipulata nel contratto, deve essere verificata secondo il suo stato al momento del caricamento a bordo; in mancanza di altre convenzioni lo stesso deve farsi per la quantità.

5) Il termine di reclamo concernente la qualità e la quantità della merce decorre dalla data dell'arrivo della merce stessa.

6) Il compratore, al momento della presentazione dei documenti, non ha diritto di rifiutare il pagamento o di non accettare una tratta, se questo modo di pagamento è stabilito, perchè la merce non è ancora arrivata o perchè egli non ha ancora avuto la possibilità di esaminarla, o perchè la merce è perduta o ha sofferto danni.

Nota. — La clausola F. O. B. ha il solo effetto di addossare al venditore le spese di caricamento sulla

nave; essa non ha alcuna influenza sul passaggio dei rischi e della proprietà, che si effettua per mezzo della semplice stipulazione del contratto secondo la regola generale, stabilita dall'art. 1125 del Codice Civile, a meno che si tratti della vendita di un **genus** nel qual caso il passaggio dei rischi e della proprietà non si effettua che per mezzo della identificazione della merce. L'identificazione, nella maggior parte dei casi, si verifica per il fatto stesso del caricamento sul bastimento e per il rilascio della polizza di carico.

CLAUSOLA F. A. S. (porto indicato).

Questa clausola è quasi identica alla clausola F.O.B. V'è soltanto differenza nelle stipulazioni del paragrafo A, 2 e B, T del termine F.O.B.

Se la merce è stata venduta F. A. S. il venditore è soltanto tenuto a farla pervenire sotto il bordo della nave (sotto i suoi paranchi) sia sulla banchina, sia, se la nave non può accostare, su galleggianti.

Le spese di caricamento incombono quindi al compratore.

Osservazione. — Sebbene il venditore non debba occuparsi di caricare la merce, la dottrina e la giurisprudenza italiana decidono tuttavia che egli rimane responsabile di tutte le perdite e/o danni fino al momento in cui la merce è stata messa a bordo.

CLAUSOLA FRANCO VAGONE (punto di partenza indicato).

In Italia, il significato di questa clausola è il seguente:

A) Il venditore deve:

- 1) Procurare un vagone.
- 2) Caricare la merce sul vagone entro il termine stabilito.
- 3) Rispondere delle perdite e/o dei danni fino a che il caricamento sia ultimato.

B) Il compratore deve:

- 1) Rispondere delle perdite e/o dei danni che si verificano posteriormente.
- 2) Pagare tutte le spese di trasporto dal punto di partenza indicato.
- 3) In mancanza di altre convenzioni, effettuare il

pagamento contro fattura e lettera di vettura se mediante tali documenti il diritto di disporre della merce viene trasferito al compratore.

C) Inoltre, questa clausola significa, secondo la legge italiana:

1) Non essendo il compratore tenuto ad esaminare la merce prima che questa sia a sua disposizione al luogo di destinazione, il termine di reclamo concernente la quantità e la qualità della merce decorre da questa data; tale stipulazione può tuttavia venire modificata da un accordo fra le due parti o dagli usi commerciali.

2) La qualità della merce, quale è stipulata nel contratto, deve essere stimata secondo il suo stato al momento in cui è terminato il caricamento su vagone; per la quantità si procederà allo stesso modo.

3) Il venditore ha diritto di impedire che la merce venga consegnata al compratore se questi è fallito o ha sospeso i pagamenti.

Osservazione. — Questa clausola è adoperata quasi esclusivamente quando si tratta di spedizioni di vagoni completi. Quando si tratta di colli, la clausola ha lo stesso significato con la differenza che il venditore non è tenuto a procurare un vagone ed a caricare la merce. Egli consegna soltanto la merce alla Compagnia Ferroviaria, e il compratore, in conseguenza, diventa responsabile della merce stessa.

In tal caso il venditore adopera spesso il termine « a vostro rischio e pericolo ».

CLAUSOLA FRANCO CONSEGNA (PUNTO DI DESTINAZIONE INDICATO).

In Italia il significato di questa clausola è il seguente:

A) Il venditore deve:

1) Assicurare la spedizione fino alla destinazione convenuta e sopportarne le spese.

2) Consegnare la merce o tenerla a disposizione del compratore al luogo di destinazione, entro il termine stipulato nel contratto.

3) Rispondere delle perdite e/o dei danni fino a che la merce sia stata consegnata al compratore a cura della compagnia ferroviaria.

B) Il compratore deve:

1) Rispondere delle perdite e/o dei danni che si verifichino posteriormente.

2) Pagare le spese di trasporto non pagate dal venditore, spese che si dedurranno poi all'ammontare della fattura.

3) Pagare tutti i diritti di entrata.

C) Questa clausola significa inoltre, secondo la legge italiana:

1) La qualità della merce, quale è stipulata nel contratto, deve essere stimata secondo il suo stato al momento dell'arrivo; così pure per quanto riguarda la quantità.

2) Il compratore non è obbligato, in mancanza di altre convenzioni, a pagare la merce contro polizza di carico o lettera di vettura, ma si può esigere il pagamento soltanto contro consegna della merce.

3) Il venditore ha diritto di impedire che la merce sia consegnata al compratore se questi è fallito e ha sospeso i pagamenti.

CLAUSOLA C. e F. (PORTO ESTERO INDICATO).

In Italia, il significato di queste clausole è il seguente:

A) Il venditore deve:

1) Trasportare la merce a proprie spese fino al punto di destinazione convenuto.

2) Pagare tutti i diritti di uscita e tutti gli altri diritti analoghi nel porto d'imbarco e durante la traversata.

3) Consegnare al compratore o al suo agente una polizza di carico regolare per la destinazione convenuta.

4) Rispondere delle perdite e/o dei danni fino a che la merce sia stata caricata a bordo.

B) Il compratore deve:

1) Rispondere delle perdite e/o dei danni che si verifichino posteriormente.

2) Prendere in consegna la merce e pagare le spese di scaricamento, di chiatte e di messa su banchina, al porto di destinazione, in conformità alle clausole della polizza di carico.

3) Pagare tutti i diritti di importazione dall'estero, i diritti di dogana e di banchina, se ve ne sono.

4) Effettuare il pagamento contro polizza di carico e fattura qualora non vi siano altre convenzioni.

5) Pagare il nolo non pagato dal venditore, da dedursi poi dall'ammontare della fattura. Quest'obbligo incombe al compratore anche nel caso in cui il pagamento è dovuto soltanto ad una data ulteriore. Il compratore non ha diritto ad alcun interesse su tale pagamento.

Osservazione. — « Pagamento a 30 giorni » significa 30 giorni a decorrere dalla data della polizza di carico.

C) Questa clausola significa inoltre, secondo la legge italiana:

1) il venditore ha il diritto di:

a) imporre che la merce sia consegnata, all'arrivo, al compratore soltanto contro pagamento;

b) annullare la vendita e chiedere il risarcimento dei danni e interessi in caso di mancato pagamento o di pagamento ritardato;

c) impedire che la merce sia consegnata al compratore se questi è fallito o ha sospeso i pagamenti.

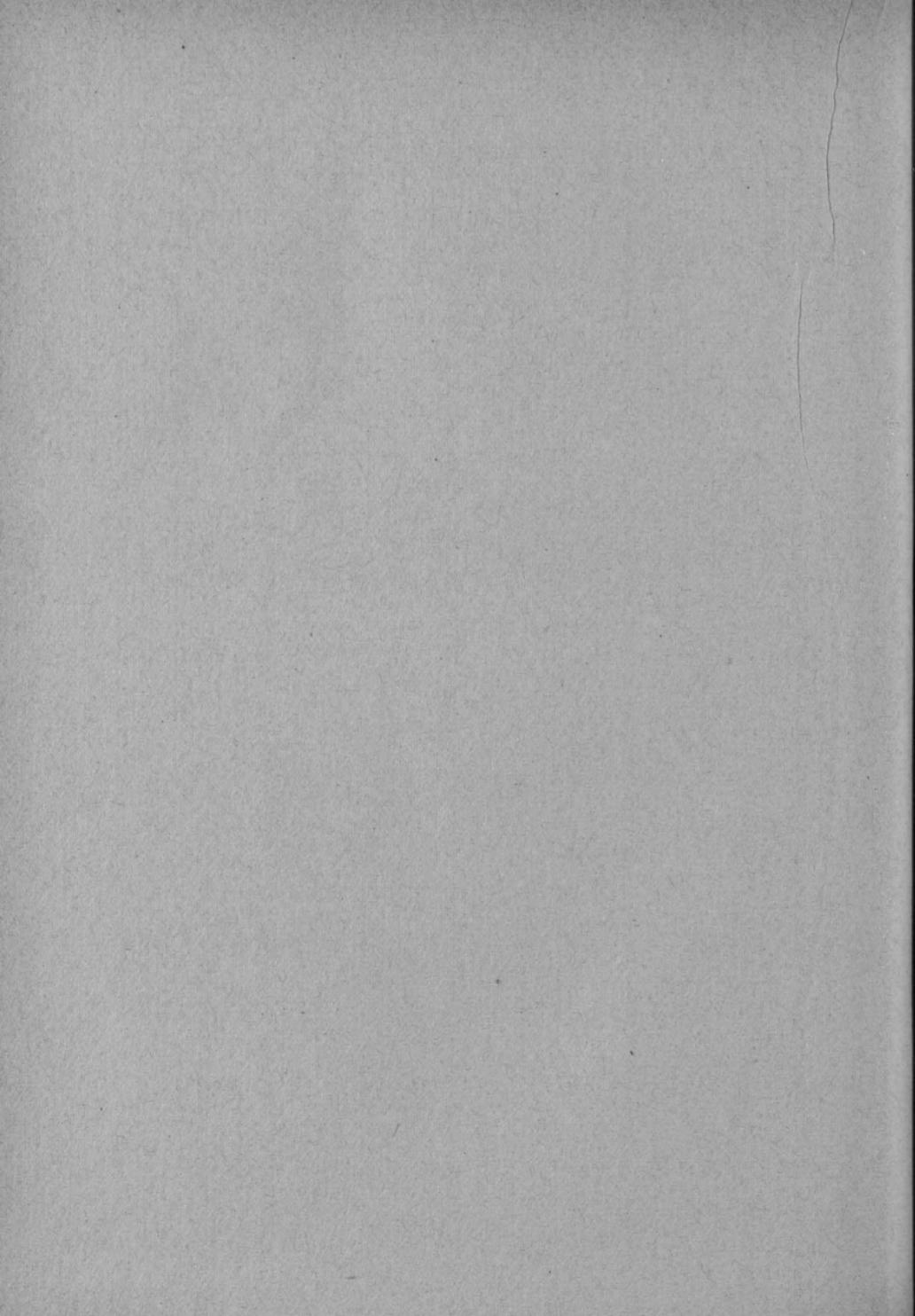
2) Non essendo il compratore tenuto ad esaminare la merce prima della data del suo arrivo, il termine di reclamo concernente la qualità e la quantità della merce stessa decorre da questa data;

3) La qualità della merce, quale è stipulata nel contratto, deve essere stimata secondo il suo stato al momento del caricamento a bordo; in mancanza di altre convenzioni, si procederà ugualmente per la quantità.

4) Quando una merce è venduta C. e F. la stipulazione del termine di consegna nel contratto, salvo altre convenzioni, concerne la data di spedizione della merce e non quella del suo arrivo.

5) Il compratore non ha il diritto, al momento della presentazione dei documenti, di rifiutare il pagamento o di non accettare una tratta, se questo modo di pagamento è convenuto, perchè la merce non è ancora arrivata o perchè egli non ha ancora avuto la possibilità di esaminarla o perchè la merce stessa è perduta o ha sofferto danni.

PARTE DOGANALE



UFFICI DELLA R. DOGANA E DELLA R. GUARDIA DI FINANZA

La R. Dogana di Bari ha sede nell'ambito portuale al Corso Trieste.

Ha anche un Ufficio distaccato nella « Sala viaggiatori » della Stazione marittima, per la esplicazione dei servizi inerenti.

Bari, inoltre, è sede di un Comando di Legione della R. Guardia di Finanza: gli uffici del Comando sono in Via Gioacchino Murat 59; vi è, poi una « Stazione Naviglio » a Piazza Mercantile, ed un « Corpo di guardia » al Varco Cabottaggio.

LEGGE E REGOLAMENTO DOGANALE.

La legge doganale, il cui testo unico fu approvato con R. decreto 26 gennaio 1896, n. 20, venne successivamente modificata e integrata dalle disposizioni legislative seguenti: I. legge 30 giugno 1908, n. 303, portante disposizioni circa le statistiche del commercio e della navigazione; II. legge 17 luglio 1910, n. 516, contenente esenzioni gabellarie in favore del comune di Livigno; III. R. decreto-legge 13 marzo 1921, n. 295, che dichiara fuori della linea doganale i territori dalmati assegnati all'Italia; R. D. L. 17-3-1939 n. 139 che istituisce la zona franca dal Carnaro, prorogata a tempo indeterminato con R. D. L. 8-10-1931, n. 1246; IV. legge 12 luglio 1912, n. 812, che modifica le disposizioni relative alla ripartizione dei prodotti contravvenzionali; V. R. decreto 11 marzo 1923, n. 758, che modifica le norme sulla ripartizione dei prodotti contravvenzionali; VI. Legge 7-1-1929 n. 4 che stabilisce norme generali per la repressione della violazione delle leggi finanziarie. R. D. 24-9-1931, n. 1473 contenente disposizioni per il coordinamento della legge 7-1-1929.

Il regolamento per l'esecuzione della legge doganale fu approvato con R. decreto 13 febbraio 1896, n. 65, e venne successivamente modificato ed integrato dai RR. decreti 19 ottobre 1916, n. 1460 e 2 settembre 1923, n. 1959.

Dal testo della legge debitamente aggiornato, stralciamo quanto può interessare i Capitani delle navi che scalano nei porti italiani.

OBBLIGO DEL MANIFESTO

I Capitani dei bastimenti, entro i 10 Km. dal lido, devono essere muniti del manifesto del carico o di bordo (detto anche manifesto del Capitano) quando provengano direttamente dall'estero, e tale manifesto può essere redatto in qualunque lingua e senza prescrizione di speciale formola; se provengono da porti dello Stato, il manifesto dovrà essere quello rilasciato al Capitano dalla Dogana dell'ultimo luogo di partenza: quando provengano da porti della Tripolitania e Cirenaica il manifesto dovrà essere quello rilasciato dalla Dogana del porto libico di ultimo approdo. I Capitani dei bastimenti a vela di qualunque portata e di quelli a vapore di portata non superiore alle 100 tonnellate, a qualsiasi nazionalità appartengano, se provenienti da porti jugoslavi e dall'isola di Malta, debbono essere muniti del manifesto di partenza vidimato dall'autorità consolare italiano; se provenienti invece dai porti della Tunisia debbono essere forniti del manifesto rilasciato dalla Dogana estera.

Sono dispensati dal suddetto obbligo i Capitani che fanno il cabottaggio con barche di portata non maggiore di 20 tonnellate con merci nazionali soggette a dazio di esportazione e a diritto di statistica alla esportazione che complessivamente non superino l'ammontare di L. 25. Essi però si provvederanno del lasciapassare per manifesto (in carta rossa).

In luogo del lasciapassare può valere la licenza dell'Autorità Marittima rilasciata ai sensi degli articoli 187 e 190 del Codice per la Marina mercantile, resa valida, in funzione di lasciapassare, con le norme dell'art. 148 del Reg. Dog. vigente.

Sono esenti dall'obbligo del manifesto i bastimenti non mercantili cioè i bastimenti da guerra e quelli da diporto (yachts) di qualsiasi bandiera, riconosciuti tali dai rispettivi governi, purchè non compiano operazioni di commercio.

CONTENUTO DEL MANIFESTO

Nel manifesto del carico dev'essere indicata sommariamente la qualità della merce, e, per quelle alla rinfusa, anche la quantità.

Per le merci in colli è richiesta pure l'indicazione

della quantità, quando questa risulti dai documenti del carico.

Deve essere espresso in lettere il numero complessivo dei colli, costituenti il carico per ciascuna destinazione.

Si considerano merci alla rinfusa quelle prive di imballaggio, i cui singoli pezzi non abbiano marche e numeri distintivi, e non consistano in oggetti di grossa mole aventi carattere proprio (come sarebbero le ancore, le caldaie, i grossi tubi, le lamiere di grosso spessore, ecc. (i quali sono da considerarsi come colli. Si considerano pure merci alla rinfusa i fasci o legacci facilmente divisibili che riuniscano più prezzi, i quali isolatamente non abbiano il carattere dei colli.

Per alcune specie di merci alla rinfusa, delle quali non sia noto ai capitani il quantitativo perchè ad essi consegnate in base al numero dei pezzi, ed in tal modo descritte nei documenti del carico, è data facoltà al Capo della Dogana di permettere che sul manifesto sia indicato il numero dei pezzi, invece del peso. Però in questo caso il Capitano deve rispondere del numero dei pezzi, agli effetti di legge, come se si trattasse di colli.

Nel manifesto del carico devono essere descritte separatamente, indicandone la qualità e la quantità netta, le provviste di bordo, cioè i generi che servono al consumo dell'equipaggio e dei passeggeri, ed alla manutenzione del bastimento.

Le paccotiglie devono essere descritte nel manifesto come le altre merci costituenti il carico. Le paccotiglie per le quali riuscisse difficile una esatta descrizione, per qualità e quantità, devono all'arrivo essere presentate dal Capitano agli agenti incaricati di fare la visita sommaria, affinchè sieno assicurate in apposito ripostiglio a bordo, ovvero scortate in dogana per essere depositate nei magazzini di temporanea custodia.

Non si iscrivono nel manifesto del carico i bagagli ed i campionari dei viaggiatori, quando sieno contenuti in valigie, sacchi, bauli, cassette chiuse a chiave, sacchi semplicemente legati, scatole e simili colli, nei quali ordinariamente si custodiscono gli effetti dei viaggiatori.

Devono essere iscritti nel manifesto i colli di altra natura nei quali sono ordinariamente contenute merci propriamente dette anche quando il proprietario di

essi si trovi a bordo del bastimento e li abbia presentati come bagaglio.

Non è richiesta la iscrizione nel manifesto degli oggetti che costituiscono la dotazione di bordo, quali sono le suppellettili dei bastimenti ed il corredo di attrezzi, strumenti, macchine e loro parti che devono tenersi a bordo nei termini dei regolamenti per la marina mercantile.

Fanno parte della dotazione di bordo i recipienti speciali adattati alle stive dei bastimenti per il trasporto dei liquidi.

MANCANZA DEL MANIFESTO

E' dovuta dai Capitani un'ammenda da lire 200 a L. 500 quando ricusino di esibire e non posseggano il manifesto e si rifiutino di ricevere a bordo gli agenti doganali.

E' dovuta un'ammenda da L. 20 a L. 100 per le navi di piccola portata sfornite di lasciapassare per manifesto o munite di licenza dell'Autorità Marittima non resa valida agli effetti doganali.

Gli agenti di Finanza possono salire a bordo delle navi fino a 100 tonnellate nelle acque territoriali per farsi esibire il manifesto; le altre navi sono vigilate nei loro movimenti in dette acque dal lido.

VISITA SOMMARIA A BORDO

Appena la nave è ammessa a libera pratica salgono a bordo i militi della Guardia di finanza cui deve essere esibito il manifesto in base al quale essi fanno un riscontro sommario dello stato del carico e procedono al suggellamento delle seguenti provviste: Polveri piriche; generi di privativa fiscale; coloniali e spiriti, lasciando fuori suggello la quantità necessaria pel consumo delle dette provviste nelle prime 48 ore.

I militi ordinano poi il manifesto che rendono al Capitano.

PRESENTAZIONE DEL MANIFESTO ALLA DOGANA.

Entro le 24 ore dall'arrivo il Capitano deve presentare il manifesto alla Dogana Centrale (dove vi è, all'Ufficio Centrale Manifesti) insieme a tutti gli esemplari delle polizze di carico e a tutti i documenti in-

teressanti la merce nei riguardi doganali. Per le navi cariche di tabacchi e di sale detto termine è abbreviato a 12 ore.

Quando la nave sia messa sotto riserva, conforme i regolamenti sanitari in vigore, il Capitano deve fare una dichiarazione a voce agli agenti della Dogana e della Sanità, i quali del deposito fanno un processo verbale.

Se la nave viene direttamente dall'estero, insieme al manifesto del carico deve essere presentata una copia stesa in lingua italiana sul modello prescritto (Serie A. n. 42).

Sono esonerati da tale obbligo i Capitani che approdino con fermata non superiore alle 24 ore e per i seguenti motivi:

1. - forza maggiore;
2. - ricevere ordini;
3. - sbarco o imbarco soltanto di passeggeri;
4. - compiere operazioni postali;
5. - imbarco di provviste nazionali.

AVVENIMENTI FORTUITI E FORZA MAGGIORE.

Gli avvenimenti fortuiti e la forza maggiore debitamente comprovata alla Dogana non traggono seco conseguenze penali quando sono causa di inadempimenti nelle formalità doganali.

Essi debbono essere denunciati dal Capitano all'atto della presentazione del manifesto e fornite le loro prove a termini di legge (art. 115 Codice per la Marina Mercantile e art. 516 e 518 Codice di Commercio).

REGIME FISCALE DELLE PROVVISTE DI BORDO.

Tutte le provviste di bordo restano in consegna del Capitano il quale dovrà tenere presente le norme di cui appresso:

1) Le provviste di origine estera sopravvanzate dal viaggio possono essere consumate a bordo in franchigia dei diritti doganali fino al termine della discarica per le navi di bandiera italiana e per tutta la durata della permanenza in porto per le navi di bandiera estera.

2) La detta franchigia cessa per tutte le navi nazionali ed estere dal momento in cui si imbarcano merci con destinazione ad altri porti dello Stato;

3) Per le provviste di origine nazionale è consentita la franchigia a condizione che esse siano coperte dalle bollette di esportazione comprovanti la loro origine nazionale;

4) Dalle provviste suggellate possono farsi prelevamenti con autorizzazione della Dogana (Ufficio Centrale Manifesti) avvertendo che per esse sono dovuti i diritti doganali quando la nave non si trovi in periodo di franchigia secondo i precedenti nn. 1 e 2;

5) Le provviste di origine estera imbarcate non possono essere assolutamente consumate in porto se non col pagamento dei diritti di confine e ciò senza riguardo alla bandiera della nave.

Per i piroscafi che fermano poche ore in porto, il Direttore Superiore della Dogana può permettere che non venga provveduto al suggellamento delle provviste di cui sopra.

IMBARCO, SBARCO E TRASBORDO DELLE MERCI.

Il trasbordo viene assistito dalla Guardia di Finanza fino alla partenza sulla nave che riceve le merci in trasbordo, il quale non può compiersi mai senza il preventivo permesso della Dogana e senza la scorta dei documenti doganali da cui risulti anche l'eseguito pagamento della tassa portuale sulle merci stabilita dal Dec. Legge 15-9-1923, n. 1997.

Sono inoltre stabiliti alcuni divieti e speciali vincoli per lo sbarco e per il trasbordo di piante, loro parti, semi ed altri prodotti vegetali per ragioni filosanitarie.

Così pure è vietato in ogni caso il trasbordo delle quantità per provvista del sale, mentre è consentito quello del tabacco per provvista di bordo nel solo caso che trasbordi pure l'equipaggio della nave.

Non è consentito il trasbordo degli attrezzi navali per essere posti in opera se non a condizione che vengano pagati i diritti di confine.

Alle stesse condizioni è sottoposto l'imbarco degli attrezzi di provenienza estera.

È vietato al Capitano di disfare o ricomporre i colli o di mutare in qualsiasi modo lo stato del carico descritto nel manifesto.

Gli avanzi di merci rimasti a bordo dopo lo sbarco delle rispettive partite (collaggi, spezzatura ecc.) non possono essere raccolti in nuovi colli senza l'autoriz-

zazione della Dogana. L'operazione di raccoglimento deve essere assistita a bordo dagli agenti di Finanza.

SBARCO TEMPORANEO DI ATTREZZI E SUPPELLETILI DI BORDO

E' concessa la temporanea importazione di:

a) bottiglie, bottiglioni e damigiane vuote sbarcate dai bastimenti ancorati nel porto e destinati ad essere riempiti di bevande e reimbarcati per provviste di bordo sullo stesso piroscalo;

b) vestimenti, biancheria ed effetti lettereschi che vengono sbarcati dai bastimenti per essere lavati;

c) farmacie portatili usate per essere rifornite;

d) attrezzi navali, macchine, caldaie e apparecchi ausiliari di bordo e loro parti destinati ad essere riatati.

DIRITTI MARITTIMI

Il pagamento dei diritti marittimi viene effettuato alla Dogana Centrale (Ufficio Manifesti) in base ad ordini di introito rilasciati dalla Capitaneria di Porto.

Per ottenere la riduzione della tassa di ancoraggio alla metà, al quarto o a lire 12 per le effettive tonnellate delle merci imbarcate o sbarcate, nel caso di navi che compiono operazioni limitate nei porti italiani, è necessario richiedere alla Dogana un certificato comprovante la entità delle operazioni di imbarco e di sbarco sommate insieme compiute dalla nave.

La Dogana procede a tal fine nei necessari accertamenti col proprio personale e con l'ausilio della R. Guardia di Finanza.

Analogo procedimento segue la Dogana per accertare i periodi di inoperosità delle navi in porto col rilascio di un certificato necessario alla Capitaneria di Porto per deliberare l'esonero dal pagamento della tassa e della sopratassa di ancoraggio.

PERQUISIZIONI A BORDO DI BASTIMENTI

Durante la permanenza del piroscalo in porto potranno essere fatte perquisizioni da parte della R. Guardia di Finanza nel caso di indizi di frode alle leggi fiscali.

MANIFESTO DI PARTENZA

I Capitani delle navi, prima della partenza dal Porto, sia con destinazione all'estero, che per altro porto dello Stato, anche quando il bastimeotn parte senza carico, devono presentare alla dogana il manifesto di partenza compilato sul modello prescritto.

Su di esso devono essere iscritte: le merci rimaste a bordo con indicazione degli estremi dei relativi lasciapassare e le singole partite di merci estere e delle merci nazionali ammesse al « drawback » imbarcate o ricevute in trasbordo con indicaizone dei documenti doganali di scorta.

Le merci rimaste a bordo devono essere iscritte separatamente da quelle imbarcate o ricevute di trasbordo, come separatamente devono essere iscritte le merci estere da quelle nazionali, distinte le une e le altre per ogni destinazione.

Le merci nazionali esistenti a bordo possono essere accennate sul manifesto con la formula « con merci nazionali come da corrispondenti bollette ».

Le provviste di bordo devono essere sempre dettagliatamente descritte in sede separata distinguendo quelle rimaste a bordo da quelle caricate.

I Capitani delle navi di portata non maggiore delle 20 tonnellate adibite al cabotaggio di merci nazionali non soggette al vincolo della bolletta di cauzione debbono munirsi del lasciapassare per manifesto.

Ai Capitani predetti, quando siano muniti della licenza dell'Autorità Marittima ai sensi degli articoli 187 e 190 del Codice per la Marina Mercantile, può essere consentito che la licenza stessa, per tutta la sua durata, abbia la validità di lasciapassare per manifesto.

PERMESSO DI PARTENZA

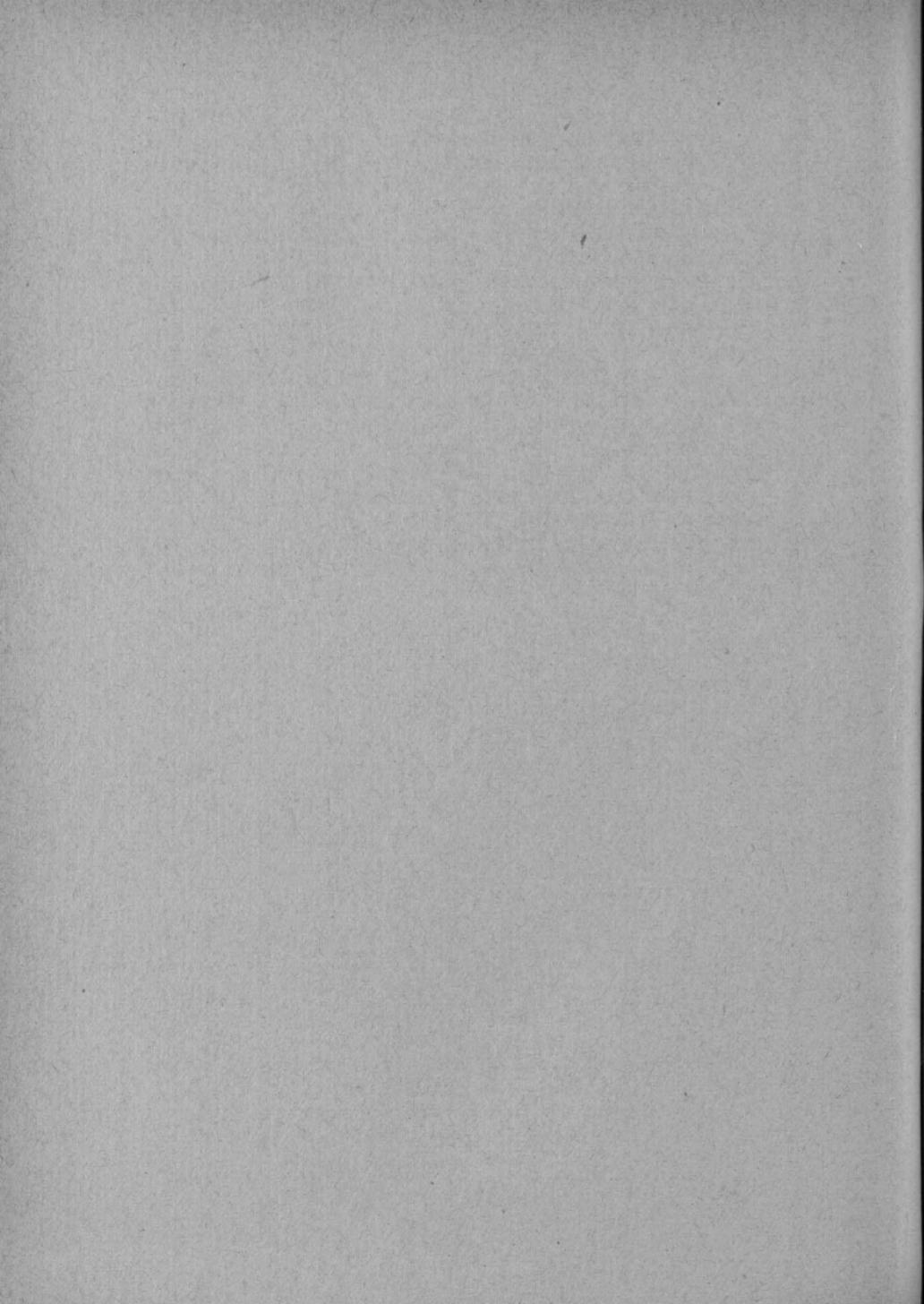
Alla partenza il Capitano deve essere in possesso oltrechè del manifesto, di tutti i documenti doganali relativi alle merci esistenti a bordo, e del permesso di partenza scritto rilasciato dalla Dogana.

Il permesso di partenza non viene rilasciato se prima il Capitano non abbia reso conto delle merci descritte come non destinate a rimanere a bordo e cioè fino a quando non risulti che le merci sieno state prese in consegna dalla Dogana nei recinti o ma-

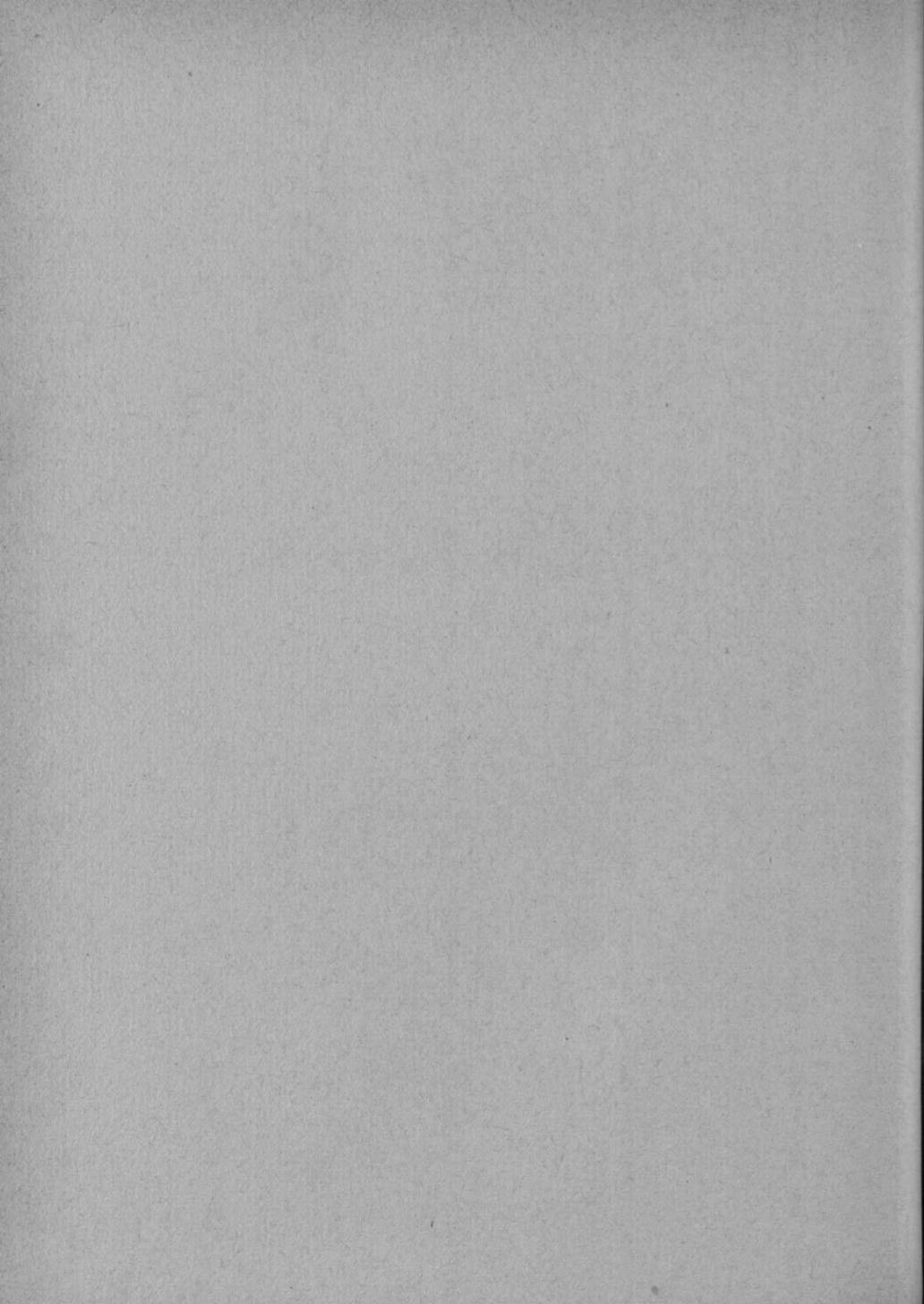
gazzini di temporanea cusodia e sieno regolarmente trasbordate su altro bastimento od abbiano avuto un ulteriore esito presso la Dogana o presso qualche Sezione o riparto di essa, a meno che il Capitano non dia garanzia per l'ammontare delle pene pecuniarie e delle spese per le eventuali differenze al manifesto, mediante deposito in contanti o con malleveria di persona accettata dal Ricevitore doganale sotto la sua responsabilità.

I Capitani predetti sono esonerati dall'obbligo di presentare la suddetta garanzia quando le Società di navigazione a cui i bastimenti appartengono, abbiano assunto, con regolare atto notarile da depositarsi presso la Dogana, la responsabilità dei dipendenti Capitani con espressa dichiarazione di pagare le somme corrispondenti alle pene pecuniarie ed alle spese ad essi addebitate.

Parimenti non è dato il permesso di partenza quando non venga dal Capitano fornita la prova del pagamento delle tasse marittime o la bolletta di pagamento presentata sia scauuta.



MAGAZZINI PORTUALI



DEPOSITI FRANCHI E MAGAZZINI GENERALI.

I depositi o punti franchi sono tratti di territorio considerato fuori della linea doganale. La loro utilità è evidente nei porti di più comune transito, per agevolare il carico e lo scarico delle merci e per non aggravarle di tasse che in definitiva porterebbero all'allontanamento del traffico da quel porto stesso. Pure utili sono per quelle merci di importazione che appena sbarcate hanno bisogno di una speciale manipolazione prima di essere sottoposte alla Dogana per l'introduzione nello Stato.

I Magazzini Generali sono edifici appositamente costruiti secondo le norme all'uopo prescritte e con speciali cautele, per essere adibiti a luoghi di pubblico deposito delle derrate e delle merci, nazionali ed estere, di qualsivoglia provenienza, alle condizioni fissate nei regolamenti e nelle tariffe; essi rilasciano al deponente titoli rappresentativi delle merci depositate (fede di deposito e nota di pegno) a mezzo dei quali può cederle o darle in pegno senza rimuoverle dal luogo del deposito.

IL DEPOSITO FRANCO « ANTONIO DE TULLIO ».

Il Deposito franco di Bari, istituito il 1° giugno 1923 per iniziativa e volontà dell'On. Antonio De Tullio, fu fondato con lo scopo di farne un deposito di merce straniera e italiana, destinata all'esportazione, particolarmente verso Oriente. Attualmente esso è utilizzato in massima parte come deposito della Dogana per le merci straniere, per la sua felice ubicazione nelle immediate vicinanze delle banchine portuali.

Le merci vi sono introdotte in base ad una regolare tariffa.

Il Deposito franco di Bari funziona in base ad un regolamento di esercizio della più grande semplicità; e pertanto assai apprezzato dai commercianti; per l'assicurazione contro gli incendi, ad esempio, viene accettato e riconosciuto il valore dichiarato dal depositante, salvo una troppo evidente differenza.

L'auspicato aumento del traffico, in dipendenza del continuo sviluppo della Città, dalle tradizioni precipuamente commerciali e marittime, e una sempre maggior comprensione da parte dei commercianti del-

le possibilità e della utilità che esso offre, fanno sperare che questo istituto potrà rifiorire rapidamente.

Il Deposito franco di Bari occupa una superficie di circa 16.000 mq. sui quali sorgono 13 magazzini di 120 mq. ciascuno, e 6 magazzini di dimensioni minori; dispone, inoltre, di un capannone lungo 70 metri e largo 10, oltre agli uffici che occupano 260 mq. di spazio; il resto è coperto da una strada lunga 220 metri e larga 8 metri, e da un vasto piazzale di circa 8000 mq., sul quale, secondo le necessità che potranno presentarsi, possono sorgere altri magazzini anche a più piani. Il Deposito franco di Bari è, pertanto, suscettibile del maggiore sviluppo.

NORME GENERALI DI TARIFFE PER IL DEPOSITO FRANCO.

Pel deposito nei magazzini comuni è dovuto il diritto di magazzinaggio secondo la tariffa.

Il diritto è stabilito per quintale; in qualche caso per numero o metro cubo, e per quindicine indivisibili. La quindicina decorre sempre, dal giorno primo del mese, qualunque sia il giorno della introduzione e della estrazione.

Oltre al magazzinaggio, si pagherà il diritto di entrata ed uscita, ragguagliato al peso delle merci in ogni caso, qualunque sia la durata del deposito. Le avarie ed i cali non danno motivo a diminuzione dei pagamenti dovuti secondo gli accertamenti fatti all'introduzione delle merci.

Il diritto di entrata ed uscita rappresenta il compenso dovuto all'Amministrazione per le operazioni di assistenza, pesature all'entrata ed uscita, uso degli strumenti di peso, scritturazione in dipendenza del movimento delle merci.

Ogni spesa di facchinaggio è a carico dei depositanti giusta la relativa tariffa, come anche le spese per manutenzione o riparazione degli imballaggi o recipienti.

Il diritto di entrata e di uscita è dovuto ugualmente, anche quando da parte dell'Amministrazione sia omessa la pesatura accettandosi il peso segnato sui buoni della Dogana.

La spesa di assicurazione è stabilita in ragione del valore di assicurazione e calcolata a giorni.

La liquidazione del diritto del magazzinaggio o di

assicurazione si compie alla fine di ogni mese, o all'atto dell'esaurimento del deposito, se questo abbia luogo entro il mese; il diritto di entrata e uscita vien gravato sulla prima fattura di magazzinaggio.

Nel caso che il magazzinaggio sia calcolato in base alla superficie, al volume, o al numero, il diritto di entrata e uscita sarà sempre ragguagliato a peso.

Pel deposito nei magazzini privati sono dovuti soltanto il fitto e la spesa di assicurazione. Il pagamento del fitto avviene secondo i termini del contratto, quello dell'assicurazione a fine di ogni mese.

I MAGAZZINI GENERALI DI BARI.

I Magazzini Generali di Bari, che appartengono alla « Società Anonima Magazzini Generali Baresi », sono situati in una posizione centrale, nelle vicinanze del Porto e sulla via Napoli, la quale ultima subito dopo sbocca in una delle principali arterie del traffico pugliese, rappresentata dalla litoranea per Barletta. Essi sono, inoltre, affiancati alla Stazione della Ferrovia Secondaria Bari-Barletta, con la quale sono direttamente collegati, facilitando così enormemente il movimento delle merci che, provenienti per via mare e temporaneamente depositate nei Magazzini, sono in seguito distribuite nei centri agricoli dell'interno serviti dalla detta Ferrovia.

Occupano una superficie di circa 5.000 mq., dei quali più della metà è coperta da grandi capannoni e magazzini adibiti al deposito delle merci, e da locali per uffici. Hanno accolto fino a 200 mila q.li di merci.

Una Sezione distaccata dei Magazzini Generali sorge in altra località, e precisamente sulla Via Vecchia di Valenzano; questa Sezione è formata da un grande edificio con vasti capannoni e vari magazzini per il deposito di merci speciali; è, inoltre, ricca di ampi cortili e di comode banchine per il movimento delle merci. Occupa una superficie di circa 12.000 mq. di cui ben 2500 coperti.

Il più forte movimento dei Magazzini è dato normalmente da cereali e particolarmente dal grano.

In quantità minori vi sono pure introdotti l'avena, l'orzo, ed altre merci, come legumi, mandorle, carrube, generi coloniali, olii minerali, ecc. Negli anni più recenti ha preso uno sviluppo assai notevole il deposito delle pelli, in massima di provenienza albanese.

IL FRIGORIFERO MUNICIPALE DI BARI

Il grande Frigorifero di Bari sorse nel 1924, per iniziativa di una Società privata e fu rilevato dal Comune nello scorcio del 1929.

Costruito alle porte della città è ora, per i consecutivi ampliamenti edilizi, entro la periferia, a poche centinaia di metri dal mare, attiguo al macello, col quale è diretta comunicazione mediante ponte aereo servito da capace montacarico; con ampie strade di accesso solcate da linee tranviarie e da autobus, e con binario proprio collegato alla ferrovia portuale. Occupa, con la sua imponente architettura, un'area di 2.100 mq.

Nel nucleo centrale è la rete delle celle frigorifere. Un vasto corridoio perimetrale permette ogni operazione di carico e scarico e di trasporto.

Al piano terra, oltre il grande salone delle macchine, si succedono cinque celle, destinate a deposito di derrate e di pollame, nonchè alla congelazione del pesce ed alla conservazione del pesce congelato.

Vi è pure a piano terra una grande ghiacciaia, capace di contenere fino a 4.000 quintali di ghiaccio.

Al primo piano sono altre cinque grandi celle, delle quali tre sono destinate alla conservazione della carne congelata e le altre due a deposito di derrate varie.

Al secondo piano sono infine sei celle adibite a conservazione di carne macellata, salami, latticini e uova.

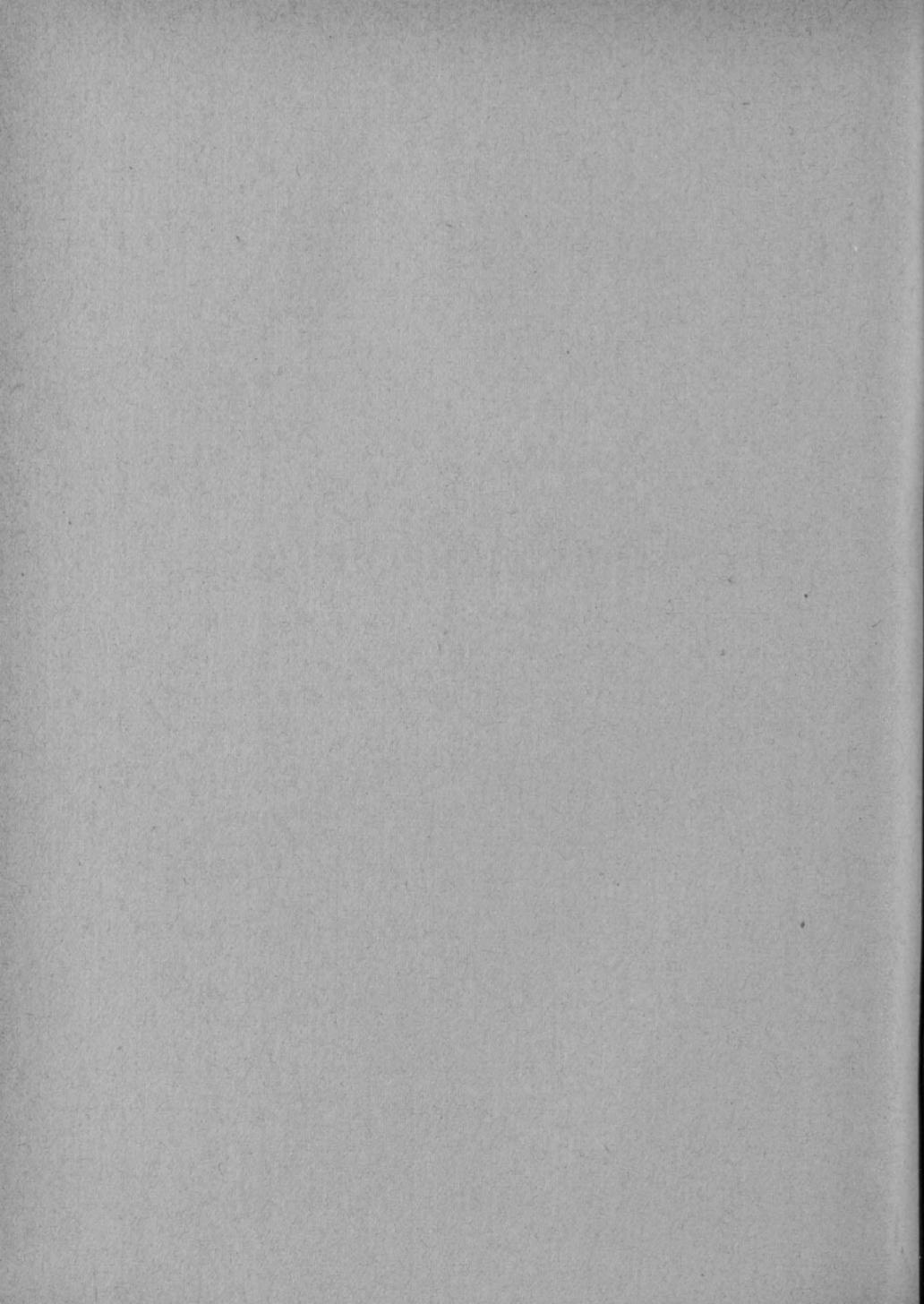
Le celle per la carne fresca e per i salumi sono provviste di numerose gabbie ferrate, per la maggiore comodità dei depositanti; quelle per i latticini e per le uova hanno abbondanti e comodi scaffali. Nel frigorifero possono essere immagazzinati e conservati oltre 30 mila quintali di merci. La resistenza dei so-lai è spinta fino a 1500 Kg. per mq.

Il raffreddamento, dalla tecnica stabilito per ogni specie di merci, è eseguito sia ad espansione diretta, a mezzo di serpentine, sia a circolazione d'aria.

Tre compressori, azionati da motori elettrici, con motore Diesel di riserva, possono sviluppare fino a 400 mila frigorie per ogni ora.

Il Frigorifero municipale è il più moderno di quanti se ne siano finora costruiti ed ha ampiezza di locali, attrezzatura maestosa e ricchezza di mezzi ed accessori. Rivela a colpo d'occhio una capacità perfino superiore al bisogno attuale.

LA SFERA DI INFLUENZA



A BARI, ATTRAVERSO IL SUO PORTO, SI CONNETTE UN VASTO PRAGRAMMA DI ESPANSIONE.

I mercati orientali che nel 1922 assorbivano appena, in complesso, il 18 % dell'esportazione italiana, hanno assorbito nel 1937 il 30 % della stessa esportazione, omettendo dal computo i territori nel nostro Impero. E date le difficoltà dei tempi, l'aumento è certo un indice espressivo delle possibilità in atto e di quelle future per la realizzazione di quel programma di espansione economica a Levante che deve necessariamente esser posto all'ordine del giorno della vita economica nazionale.

Naturalmente si deve tenere anzitutto conto del punto geograficamente più adatto per collegare il luogo di produzione con quello di consumo. Ancora una volta occorre tener presente la consuetudine e la secolare tradizione che orientano verso un luogo più che verso un altro i traffici di un paese, ed aggiungere inoltre quelle considerazioni più opportune circa la facilità e i costi dei mezzi di comunicazione.

La missione economica barese in Oriente trova un punto preciso di applicazione e di partenza verso mete ora più immediate attraverso l'Albania. E' a Bari, quindi, che si connette un programma di espansione nei Balcani e la valorizzazione di tutto il nuovo mercato albanese che, attraverso l'energica attività costruttrice fascista, deve essere suscettibile di una assimilazione integrale, tanto ai fini della nostra economia interna autarchica, quanto a quelli della nostra

NOTA. - Questo capitolo è stato scritto in collaborazione con l'avv. Antonio Amendola.

espansione verso altri posti di largo consumo per i nostri prodotti.

Così inquadrata, questa attività balza nella sua palmare chiarezza, nelle sue ben definite sfere per cui i particolari di azioni tendenti a particolari settori non possono che scaturire da queste premesse.

Quando si accenna ad un generale ampliamento economico, vuol dire fissare una direttrice di marcia, perchè le iniziative particolari sulla direttrice stessa raggiungano lo scopo voluto.

Ma è bene richiamare l'attenzione dei produttori italiani sul naturale punto di partenza di ogni attività che abbia lo scopo di portarsi sull'altra sponda. La stampa italiana, specialmente in questi ultimi tempi, da quella quotidiana a quella tecnica, ha posto all'ordine del giorno la funzione di Bari.

* * *

Un porto è una centrale delicatissima che va messa in fase con tutto un sistema economico e di comunicazioni interne, per cui la sua posizione deve risultare strettamente concatenata a quegli stessi elementi che esso deve concorrere a potenziare.

Elementi di diverso aspetto, ma complementari l'uno dell'altro: *quello economico* e *quello delle comunicazioni terrestri* che alimentano, come affluenti di un fiume, il porto stesso. Elementi infine che, nella loro totalità, sono compresi in quella che generalmente si definisce la *sfera d'influenza* di un porto.

In ordine alle considerazioni economiche, occorre tener presente che Bari, nel corso dei secoli, come abbiamo visto nella *Parte introduttiva*

di questo volume, ha sempre mantenuto quasi ininterrotti i rapporti con i popoli d'Oriente, scambiando con essi i prodotti del suo immediato retroterra, povero d'acqua, ricco più di pietre che di zolle di terra, ma reso tra i più fecondi e ricchi d'Italia dalla sola indomita volontà della sua gente. E ineluttabile doveva essere il suo ritorno al Levante.

Il fenomeno America in passato aveva distratto ogni energia del vecchio Continente, allettandolo con le sue smisurate capacità di mercato assorbente. Così, anche in Italia, le correnti di esportazione si erano quasi tutte orientate verso Occidente. Tanto che i porti del Tirreno spingevano la loro influenza fino negli angoli più lontani d'Italia, atrofizzando quelli italiani dell'Adriatico, ridotto a poco più di un mare interno, ospitante una sola linea per l'Oriente lontanissimo, sbocco non molto importante per i prodotti nazionali. Ma quando l'America completò la sua industrializzazione, e non ebbe più bisogno di prodotti esteri, per un fatale ricorso storico, il Mediterraneo ritornò alla sua secolare importanza economica, specialmente perchè nel suo bacino orientale si affacciano popoli in rapido progresso e quindi ottimi acquirenti per il nostro mercato.

Questo il Duce intuì e segnalò fin dal suo discorso di Napoli, alla vigilia della Marcia su Roma, definendo la funzione di Bari, di Napoli e di Palermo.

Il problema quindi di Bari fu subito quello di estendere il suo retroterra a tutto il Paese. Alla sua tradizione di secolare animatrice di traffici con l'Oriente, si aggiunge la sua particolare posizione geografica, che giustifica la sua speciale funzione, anche nei rapporti di altri porti adria-

tici che hanno, a loro volta, altre nobilissime missioni.

Anche un sommario esame della carta geografica, ci fa rilevare come, nel senso della naturale direttrice del corso dell'Ofanto, affluiscano verso Bari le vie più comode e brevi di comunicazione di ricche contrade, fino ad un pratico e diretto allacciamento tra Napoli e Bari che costituisce, in definitiva, il breve spazio di congiungimento tra le linee marittime d'Occidente e quelle d'Oriente. Una auspicata camionale, tra breve ed indubbiamente, completerà il già efficiente sistema di comunicazione esistenti tra il centro del Tirreno e il porto Adriatico.

L'unione dell'Albania alla Corona di Casa Savoia, sposta infine la porta dei Balcani a Bari, ponendo questo settore europeo nella diretta sfera d'influenza barese, poichè soltanto 118 miglia, separano la Regina di Puglia da Durazzo, il porto più efficiente della terra di Scanderbeg. Non appena completato il sistema stradale e ferroviario albanese, la naturale congiungente Bari-Durazzo, permetterà la penetrazione più celere, e quindi meno costosa, dei mercati balcanici fino al lontano Mar Nero, evitando il Mar Egeo e i Dardanelli.

Qui soccorre una considerazione di carattere politico per la sicurezza della nuova via di traffici, e cioè che la nostra presenza in Albania impone agli Stati Balcanici orientamenti non mutevoli per l'identità dei loro interessi con i nostri. Ciò che non può dirsi della Grecia e della Turchia, poste sulla via marittima italiana con i porti del Mar Nero.

Non è quindi fuori posto fermare l'attenzione su questa precisa funzione del porto di Bari e definirla *porta dei Balcani* per i nostri traffici.

**LINEE MARITTIME CHE TOCCANO
IL PORTO DI BARI**

1) Linea Commerciale Fiume-Genova-Marsiglia-Valencia (*settimanale*) (*Soc. Tirrenia*), ogni venerdì.

2) Linea Commerciale Adriatico-Sicilia-Tirreno (*quattordicinale*) martedì (*Soc. Tirrenia*).

3) Linea Venezia-Dalmazia-Albania-Bari, (*settimanale*), domenica e lunedì (*Adriatica*).

4) Linea Bari-Durazzo (*giornaliera*), (*Adriatica*).

5) Linea Bari-Brindisi - Scali Albanesi (*bisettimanale*), domenica e martedì, (*Adriatica*).

6) Linea Venezia-Trieste-Fiume-Dalmazia-Bari (*settimanale*), sabato (*Adriatica*).

7) Linea Bari-Tremi-Manfredonia, (*settimanale*), domenica (*Adriatica*).

8) Linea Venezia-Brindisi-Rodi-Alessandria, (*quattordicinale*), giovedì in andata e sabato al ritorno, (*Adriatica*).

9) Linea Commerciale Adriatico-Alessandria-Siria, (*quattordicinale*), lunedì (facolt.), in andata (*Soc. Adriatica*).

10) Linea Commerciale Adriatico-Siria-Alessandria, (*quattordicinale*), lunedì in andata e venerdì al ritorno (facolt.), (*Adriatica*).

11) Linea Commerciale Adriatico-Danubio, (*quattordicinale*), mercoledì, (facolt.), (*Adriatica*).

12) Linea Trieste-Massaua-Gibuti, (*mensile*), in andata (*Lloyd Triestino*).

13) Linea Commerciale Adriatico-India-Golfo Persico, (*mensile*) (*Lloyd Triestino*).

14) Linea Commerciale cotone Trieste-Nord Atlantico-Golfo Messico, (*Soc. Italia*).

15) Linea Adriatico-Tirreno (*A. Lauro*).

- 16) Linea Tirreno-Adriatico (*A. Lauro*).
- 17) Linea Venezia-Sardegna, (*quindicinale*), (*Soc. An. di Nav. Salvagno*), (*facolt. andata e ritorno*).
- 18) Linea da Liverpool, (*trasporto merci*) (*The Cunard Steam Ship. Comp. Ltd.*).
- 19) Linea da New Orleans (*trasporto merci*), (*Lykes Bros. Ripley*).
- 20) Linea Adriatico-Nord Europa, (*Compagnia Reale Olandese Navig. a Vapore*).
- 21) Linea Adriatico-Malta-Tripoli, (*Tripovich*), (*facoltativa*).
- 22) Linea Adriatico-Nord-Africa (*Tripeovich*), (*facoltativa*).
- 23) Linea Adriatico-Mediterraneo Occidentale-Marocco (*Tripovich*), (*facoltativa*).
- 24) Linea Adriatico-Anversa-Rotterdam-Am-burgo, Mare del Nord, porti del Reno e dell'Elba (*Deutsche Levante Linie*), (*quindicinale*).
- 25) Linea Adriatico-Liverpool-Manchester-Glasgow (*Ellerman e Papayanni Lines - Liverpool*), (*mensile*).
- 26) Linea Adriatico-Londra-Hull (*Ellerman's Wilson Line-Hull*), (*quindicinale*).
- 27) Linea Adriatico-Scandinavia-Baltico-Gdynia-Danzica (*Svenska Lloyd-Gothenburg*), (*mensile*).
- 28) Linea dell'Australia (*R. A. Transatlantico-Gothenburg*), (*facoltativa*).
- 29) Linea Svezia-Nord America (*Svenska Amerika Line-Gothenburg*), (*facoltativa*).
- 30) Linea Europa-Estremo Oriente (*Det. Ostasiatiska Kompagni-Copenhagen*), (*facoltativa*).
- 31) Linea Europa-Giappone (*Kokusai Kisen Kaisya-Tokio*), (*facoltativa*).

ALLACCIAMENTI FERROVIARI DEL PORTO DI BARI

Le comunicazioni ferroviarie del porto di Bari con l' interno della regione e con tutto il retroterra sono assai buone: si può dire che tutti i centri abitati della regione sono allacciati alla Città adriatica con numerose linee ferroviarie, statali e private; mentre che le grandi linee vi convergono assai rapidamente, per la felice posizione topografica barese.

Fra le più impellenti necessità ferroviarie di Bari è certamente quella di un doppio binario sulla vitalissima linea per Foggia, linea sulla quale si addensa pure il traffico proveniente dal Sud.

Alla mancanza di un doppio binario sulla Foggia-Napoli, invece, si potrebbe efficacemente rimediare con la costruzione della progettata *camionabile Bari-Napoli*, di cui diciamo diffusamente più avanti.

Le linee ferroviarie più salienti che interessano il porto di Bari sono le seguenti:!

Linea *Bari - Foggia - Pescara - Ancona - Bologna*, lunga 650 chilometri.

Linea *Bari - Brindisi - Lecce*, lunga 150 chilometri.

Linea *Bari - Foggia - Benevento - Napoli*, lunga 321 chilometri.

Linea *Bari - Altamura - Acerenza - Potenza*, lunga 146 chilometri.

Linea *Bari - Altamura - Matera - Montalbano Jonico*, lunga 142 chilometri.

Linea *Bari - Casamassima - Putignano*, lunga 48 chilometri.

Linea *Bari - Gioia del Colle - Taranto*, lunga 115 chilometri.

Linea *Bari - Putignano - Martina Franca - Taranto*, lunga 113 chilometri.

Linea a scartamento ridotto *Bari - Barletta*, lunga 65 chilometri.

Appartengono pure al *Compartimento di Bari*, delle *Ferrovie dello Stato*, le seguenti linee :

Foggia - Lucera Città.

Foggia - Manfredonia Città.

Foggia - Potenza Inferiore.

Rocchetta S. Antonio - Gioia del Colle.

Foggia - Cervaro - Potenza Inferiore.

Potenza Inferiore - Metaponto - Brindisi.

Barletta - Spinazzola.

Margherita di Savoia - Ofantino - Margherita di Savoia.

Cerignola Campagna - Cerignola.

FACILITAZIONI DI TARIFFE PER I TRASPORTI DA E PER LA STAZIONE DI BARI MARITTIMA.

I trasporti da o per la Stazione di Bari marittima, delle FF. SS., godono delle condizioni e dei prezzi speciali previsti dalle seguenti disposizioni :

Art. 1. Tariffe e condizioni. — Ai trasporti in provenienza od in destinazione delle stazioni marittime, laziali o fluviali sono applicabili le condizioni ed i prezzi per l'esecuzione delle operazioni speciali di cui al presente allegato, nonchè le condizioni, le tariffe e le tasse accessorie comuni a tutti i trasporti, in base alle distanze risultanti dal prontuario aumentate di chilometri cinque per le stazioni marittime di Ancona, Bari, Civitavecchia, Genova, la Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Savona, Trieste, Venezia e Venezia scalo, Marghera.

Art. 2. Compilazione dei documenti di trasporto. — I mittenti debbono indicare nella lettera di vettura,

con la intera e precisa denominazione, la stazione marittima, lacuale e fluviale, o lo scalo facente parte della stazione medesima.

Per i trasporti a carro, in partenza dalle stazioni marittime, i mittenti debbono inoltre indicarvi il numero del carro adoperato.

Art. 3. Indicazioni per i trasporti destinati all'imbarco. — È fatto obbligo agli speditori di cose destinate alle stazioni marittime per l'imbarco di indicare sempre, tanto sulle lettere di vettura quanto sui colli, non solo la destinazione ferroviaria, ma anche lo Stato al quale sono dirette le merci stesse. In difetto di simile indicazione le merci potranno essere rifiutate per il trasporto.

Art. 4. Carico e scarico. — § 1. Per le operazioni di carico e scarico valgono le norme dell'articolo 31 delle Condizioni, salvo che non sia stabilito diversamente nelle disposizioni speciali relative ai singoli scali.

Nei casi in cui l'amministrazione eseguisce essa le operazioni di carico o scarico, le parti hanno l'obbligo di consegnare le merci a terra o nei magazzini, o di ritirare le merci da terra o dai magazzini.

§ 2. — Ove per qualsiasi ragione il pubblico non carichi o non scarichi giornalmente le cose in quantità corrispondente all'affluenza del traffico, la ferrovia a suo esclusivo giudizio ha facoltà di valersi delle disposizioni dell'articolo 32, paragrafo 2, delle tariffe, e quindi di provvedere essa alle operazioni di carico e scarico delle cose.

Le cose scaricate vengono depositate a terra, sui piani caricatori o in magazzini, secondo il caso, quando non siano trasbordate nei veicoli ordinari per la consegna a domicilio, ove esista tale servizio.

§ 3. — L'amministrazione effettua in qualche caso anche il trasbordo delle cose dal carro al notante o viceversa.

Le disposizioni speciali fissano se e quali compensi debbono essere pagati dalle parti, in aumento ai prezzi delle tariffe. Tali compensi, salvo che sia diversamente disposto, comprendono anche la tassa per l'uso della gru.

Art. 5. Presa e riconsegna delle cose. Distribuzione e ritiro dei carri. — La presa e la riconsegna delle cose si effettuano nelle stazioni marittime lacuali o fluviali, in conformità alle prescrizioni delle parti, ovve-

ro nei punti convenzionalmente determinati con enti o ditte, e la ferrovia eseguisce, salvo le eccezioni fissate per ogni stazione marittima, lacuale o fluviale, le operazioni e le manovre per distribuire ai diversi punti i carri vuoti per il carico, e i carri carichi in arrivo per lo scarico.

Tali prescrizioni, per quanto concerne le cose in arrivo, debbono essere date dai destinatari prima che giungano i trasporti; se l'ordine perviene dopo la ferrovia ha facoltà di non ottemperarvi.

All'anzidetto ordine viene dato corso compatibilmente con le esigenze del servizio e con la necessità della sollecita consegna dei carri, e qualora le parti non abbiano tempestivamente indicato il punto nel quale devono essere collocati i carri, o quando il punto indicato non sia libero, o ad esso non si possa facilmente accedere per ingombro od altre esigenze di servizio, i carri sono distribuiti negli altri punti disponibili, prestabiliti dalle competenti autorità o giudicati opportuni dalla ferrovia, e le parti non possono — in ogni caso — richiedere successive manovre.

Nelle stazioni servite da più scali è in facoltà della ferrovia di inviare a sue spese — preavvisandone il destinatario — ad uno scalo diverso da quello prescritto dal mittente su documenti di trasporto, i carri carichi che nella località designata non potessero essere, per causa d'ingombro o per deficienza degli impianti, sollecitamente riconsegnati.

Art. 6. Manovre supplementari. — Per i carri carichi in partenza, i quali debbano subire, a richiesta scritta o per altro fatto dello speditore, speciali manovre in uno stesso scalo è dovuta la tassa di lire 0,06 per ogni quintale indivisibile di merce, col minimo di lire 6 per carro.

Così pure per i carri in arrivo qualora, a richiesta scritta del destinatario, dovesse procedersi, dopo le operazioni di che all'articolo precedente, ad una qualunque altra manovra, che la ferrovia credesse di potere accordare, purchè sempre fra punti di uno stesso scalo, è dovuta la tassa suddetta di lire 0,06 al quintale, col minimo sopra stabilito.

Subordinatamente alle esigenze del servizio queste manovre speciali si eseguiscano nel più breve tempo; per tutta la loro durata non decorre il termine di resa, ma si applicano le tasse di sosta.

Art. 7. Merci pericolose. — È riservato alla ferrovia di decidere se le merci pericolose provenienti dal mare, dai laghi e dai fiumi, e da introdursi nei magazzini, possano danneggiare le altre e quindi prescrivere il ricevimento delle medesime in quei magazzini che fossero ritenuti più opportuni, ovvero l'esclusione dal ricovero negli spazi coperti.

Quando, per i motivi suaccennati o per un'altra ragione qualsiasi, ad esclusivo giudizio della ferrovia, le materie pericolose non potessero comunque essere ricoverate, spetta alla parte di caricarle direttamente sul carro, se ciò verrà ritenuto opportuno dalla ferrovia, qualora ciò non fosse possibile per un motivo qualsiasi, di depositarle a terra ad esclusivo rischio e pericolo della parte medesima.

Peraltro le merci pericolose e nocive delle categorie dall' 8. alla 14, nonchè l'ossido di carbonio, l'acido cianidrico, i cianuri alcalino-terrosi, il cloro compresso, liquefatto od allo stato gassoso, la cloropicrina, il bromuro e cloruro di cianogeno, l'etere cianocarbonico, il fosgene e gli isonitrili (tipo Fenil-isonitrile) non sono ammessi negli scali delle stazioni marittime, lacuali o fluviali se non per esservi sbarcati od imbarcati direttamente dal natante al carro o viceversa.

Di conseguenza per le spedizioni dirette all'imbarco è fatto obbligo ai mittenti di chiedere preventivamente alle autorità portuali il prescritto nulla osta. Tuttavia l'amministrazione ferroviaria consente l'accettazione a partenza di dette merci anche senza la notificazione del detto nulla osta, escluse però quelle delle categorie 12, 13 e 14 per le quali l'accettazione avverrà invece in ogni caso solo quando la stazione avrà ricevuto il nulla osta dalla competente autorità portuale.

Tutte le spedizioni di cui ai due comma precedenti destinate alle stazioni marittime, lacuali o fluviali sono trattenute nelle stazioni omonime, o contigue, in attesa della notificazione da parte delle autorità portuali competenti della possibilità d'imbarco, notificazione che sarà sollecitata d'ufficio dall'amministrazione ferroviaria. Qualora, all'arrivo allo scalo marittimo, fluviale o lacuale, le relative spedizioni, o per cambiamento atmosferico sopravvenuto dopo la notificazione o per altra qualsiasi eventualità, non potessero essere immediatamente trasbordate dai carri ai natanti, saranno di regola fatte retrocedere alle sta-

zioni omonime o contigue autorizzate alla custodia, dove rimarranno sotto sorveglianza finchè, rimossi gli ostacoli che vi si opponevano, il loro imbarco si renda possibile. I prezzi relativi al percorso di andata e ritorno e le tasse accessorie, di sosta, ecc. sono posti a carico della spedizione.

Per le soste sopra previste delle merci pericolose nelle stazioni o negli scali di cui sopra sono dovute le tasse a rigore di tariffa (art. 46) insieme con la somma rappresentante la spesa per la guardia speciale di cui al punto (3) c) dell'articolo 129 dell'alleg. n. 7 per le categorie di esplosivi ivi indicate.

Art. 8. Trasporti fra scalo e scalo di una medesima stazione marittima, lacuale o fluviale, e fra tali scali e le stazioni omonime e contigue. Rispedizioni. — Salvo le disposizioni particolari a qualche stazione marittima, lacuale o fluviale, sono ammesse, compatibilmente con le esigenze del servizio ed alle condizioni ordinarie di tariffa, le spedizioni e le rispediti (art. 76) fra scalo e scalo di una medesima stazione marittima, lacuale o fluviale e fra tali scali e le stazioni omonime o contigue, secondo le singole abilitazioni di servizio.

Art. 9. Tassa di pesatura, per l'uso della gru e per altre operazioni eseguite dalla ferrovia. — La ferrovia, in linea di massima, eseguisce alle condizioni ed ai prezzi ordinari, anche nelle stazioni marittime, lacuali e fluviali, le prestazioni accessorie per l'eseguimento dei trasporti.

L'operazione di pesatura viene eseguita a terra e non a bordo.

Le tasse per l'uso della gru sono dovute quando essa è richiesta dal pubblico, ovvero, quando, a giudizio della ferrovia, si renda necessaria per il sollecito eseguimento delle operazioni di carico o scarico.

Salvo le eccezioni a parte fissate per qualche scalo, la concessione al pubblico dell'uso della gru è regolata dalle norme seguenti.

Le gru devono essere manovrate a cura e rischio delle parti per quanto siano dovute le tasse di cui sopra; e pertanto i danni che nell'esercizio delle gru venissero comunque arrecati alle pubbliche e private proprietà ed alle persone nonchè alle gru medesime ed ai loro accessori, per fatto delle parti o del personale da esse impiegato, saranno a carico delle parti stesse: i danni si fanno risultare da apposito verba-

le compilato dagli agenti della ferrovia in contraddittorio delle parti; tutte le operazioni di facchinaggio rimangono a carico esclusivo delle parti, le quali devono inoltre fornire quanto è necessario sia per assicurare le merci alle catene delle gru, sia per effettuare le normali operazioni di trasbordo o di carico e scarico.

Simile fornitura deve essere fatta anche quando le gru fossero manovrate dagli agenti dell'amministrazione.

Art. 10. Giacenza dei trasporti. — Salvo le eccezioni risultanti per qualche scalo, sono dovute dalle parti le tasse di sosta per la giacenza delle cose nei carri, nei magazzini, od in qualunque altro punto di pertinenza della ferrovia, quando i trasporti rimangono fermi nelle stazioni marittime, lacuali e fluviali, oltre il termine fissato, oppure quando si effettuano le manovre supplementari di cui al precedente articolo 6.

Art. 11. Termini di resa. — Conforme è stabilito all'articolo 43 delle tariffe (§ 2) i termini di resa per le spedizioni in partenza od in destinazione delle stazioni marittime, lacuali e fluviali sono aumentati:

- a) di ore 12 per le spedizioni a grande velocità;
- b) di ore 24 per le spedizioni a piccole velocità.

Art. 12. Operazioni doganali. — Salvo le eccezioni fissate per ogni stazione marittima, lacuale o fluviale, le operazioni doganali nelle stazioni stesse si eseguono a cura delle parti.

La ferrovia provvede soltanto, a domanda delle parti ed in base alle tariffe e condizioni all'uopo stabilite e secondo le facoltà consentite dalla R. finanza, alla spedizione delle merci a carro con bolletta a cauzione in esenzione di visita in nome della ferrovia medesima.

Le operazioni doganali di cui sopra sono, peraltro, devolute ai vettori per i trasporti che vengono scambiati nelle stazioni marittime in servizio combinato o cumulativo ferroviario-marittimo.

Art. 13. Trasporti fra gli scali marittimi, lacuali o fluviali e gli stabilimenti ad essi raccordati. — I trasporti fra gli scali marittimi, lacuali o fluviali e gli stabilimenti raccordati con gli scali medesimi sono disciplinati dall'apposito capitolato d'oneri e relativi contratti.

ALLACCIAMENTI STRADALI DEL PORTO DI BARI L'AUTOSTRADA NAPOLI-BARI

Bari è sede di un *Compartimento della viabilità* (lungomare Nazario Sauro) della *Azienda Autonoma Statale della Strada*, con competenza sulle provincie di Bari, Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto, Matera e Potenza.

* * *

Ricca, e di tradizione secolare, è la rete stradale di tutta la regione.

La viabilità pugliese provinciale e comunale, è stata sempre particolarmente curata dagli enti locali, ed ha servito ottimamente le necessità dell'industria, del commercio e dell'agricoltura.

Le strade di grandi comunicazioni che si concentrano su Bari sono le seguenti :

La *via Adriatica*, lunga mille chilometri, che partendo da Padova, attraverso infiniti innesti su tutto il sistema stradale italiano, passa per Bari, proseguendo a sud sino ad Otranto.

La *via Appia*, lunga 720 chilometri, che, partendo da Roma, ed attraversando il cuore dell'Italia meridionale, giunge a Brindisi.

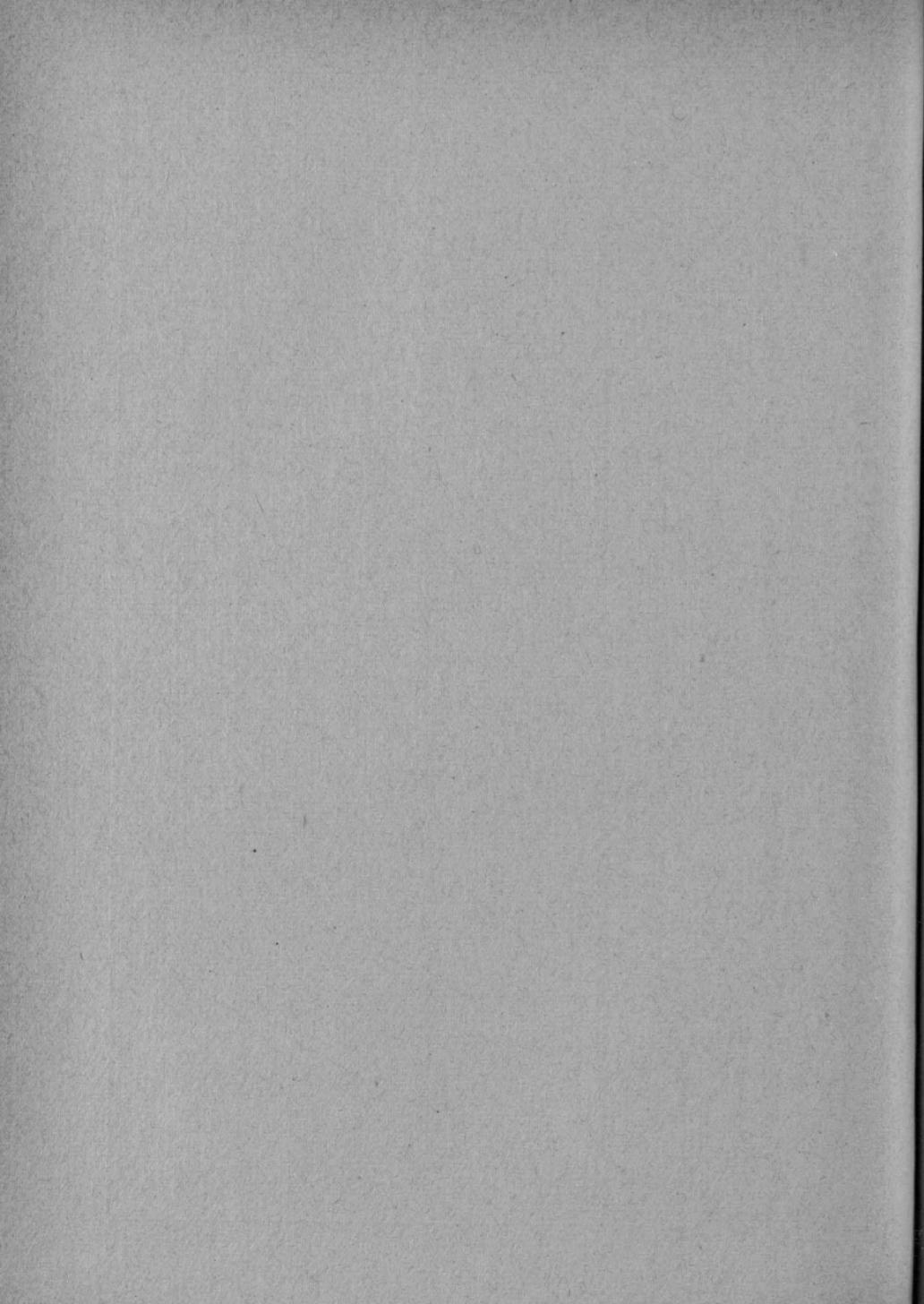
Bari vi si collega direttamente attraverso la *via Barese* e la *via di Gioia del Colle*, di cui appresso.

La *via Barese*, lunga 126 chilometri, che dalla via Appia, alla quale si innesta presso Tolve, raggiunge Bari per Irsina, Gravina, Altamura e Modugno.

La *via di Gioia del Colle*, lunga 66 chilometri, che, partendo da Bari, attraverso Gioia del Colle e Mottola, raggiunge la via Appia presso la stazione di Palagiano-Mottola.

Sulla *via Barese*, inoltre, si innesta, a Modu-





gno, la via *Andriese-Coratina*, lunga 68 chilometri, che per Corato ed Andria, raggiunge Canosa; dalla *Andriese-Coratina*, e precisamente dai pressi di Canosa, si distacca la *via delle Murge*, lunga anch'essa 68 chilometri, ed anch'essa innestantesi sulla *via Barese* a Gravina, attraverso Spinazzola.

* * *

Ma se assai felice e ricca appare la rete stradale e ferroviaria della Regione, tuttavia le comunicazioni della Puglia con Napoli, Roma e con l'Italia Centrale e Meridionale sono ancora lunghe e disagiati, mentre che quelle trasversali del Mezzogiorno fra il Tirreno e l'Adriatico sono addirittura irrazionali.

Un miglioramento, si avrà, all'estremo confine della penisola con il completamento della nuova strada litoranea ionica, che accorcerà di circa 360 Km. la distanza fra Reggio Calabria e Bari; ma la Lucania è una Regione ancora priva di rapide comunicazioni che la colleghino agevolmente con l'Adriatico ed il Tirreno, ed in modo particolare con Bari e Napoli, che sono i centri di rifornimento e di sbocco dei suoi prodotti.

In attesa dello studio e della soluzione, ai fini commerciali, turistici e militari di rapide e dirette comunicazioni ferroviarie trasversali fra l'Adriatico ed il Tirreno, con particolare riguardo all'attraversamento dell'Appennino Lucano ed agli Scali marittimi di Bari e Napoli, un grande vantaggio potrebbe derivare alla valorizzazione economica del Mezzogiorno ed al potenziamento dei suoi principali porti, dalla costruzione di un'autostrada, con caratteristiche camionistiche simili a quelle della Genova-Serravalle (1).

(1) Di Crollalanza - L'autostrada Napoli-Bari.

Il problema di un'autostrada fra Napoli e Bari, attraverso la Lucania, ha formato oggetto, fin dal 1933, di speciale studio e di un progetto di larga massima compilato dall'ing. Pini per conto del Ministero dei LL. PP. Il progetto, che si inserisce nel piano regolatore delle autostrade italiane, prevede, infatti, che uno dei tronchi longitudinali della Penisola, distaccandosi dalla rete padana, per la direttrice Piacenza, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, dalla grande Città partenopea, utilizzando l'arteria esistente fino a Pompei, per Nocera, devii in senso trasversale, e punti direttamente, attraverso lo Appennino Irpino-Lucano e la Murgia, su Bari per proseguire quindi in senso longitudinale a Sud.

Speciali raccordi potrebbero assicurare il collegamento di Potenza e Foggia all'autostrada.

Il vantaggio principale dell'autostrada sarebbe nella valorizzazione dell'economia agricola e commerciale di fertilissime zone della Campania, della Lucania e della Puglia. Specie la Lucania, avulsa oggi dalle grandi arterie di comunicazioni, troverebbe il suo rapido sbocco verso Bari e Napoli, cioè verso i due principali porti dell'Italia Meridionale, destinati a crescente sviluppo nell'ansia di vita e nel fervore di iniziative dell'Italia Imperiale.

Non va dimenticato infine, che la progettata autostrada risolverebbe, per le eventuali esigenze belliche del paese, il problema logistico della mancanza di doppio binario sulla Ferrovia Napoli-Foggia, assicurando fra il basso Adriatico ed il Basso Tirreno, una sicura, rapida e felicissima grande arteria di comunicazione, capace del più intenso traffico e dei più veloci spostamenti di materiali e di uomini.

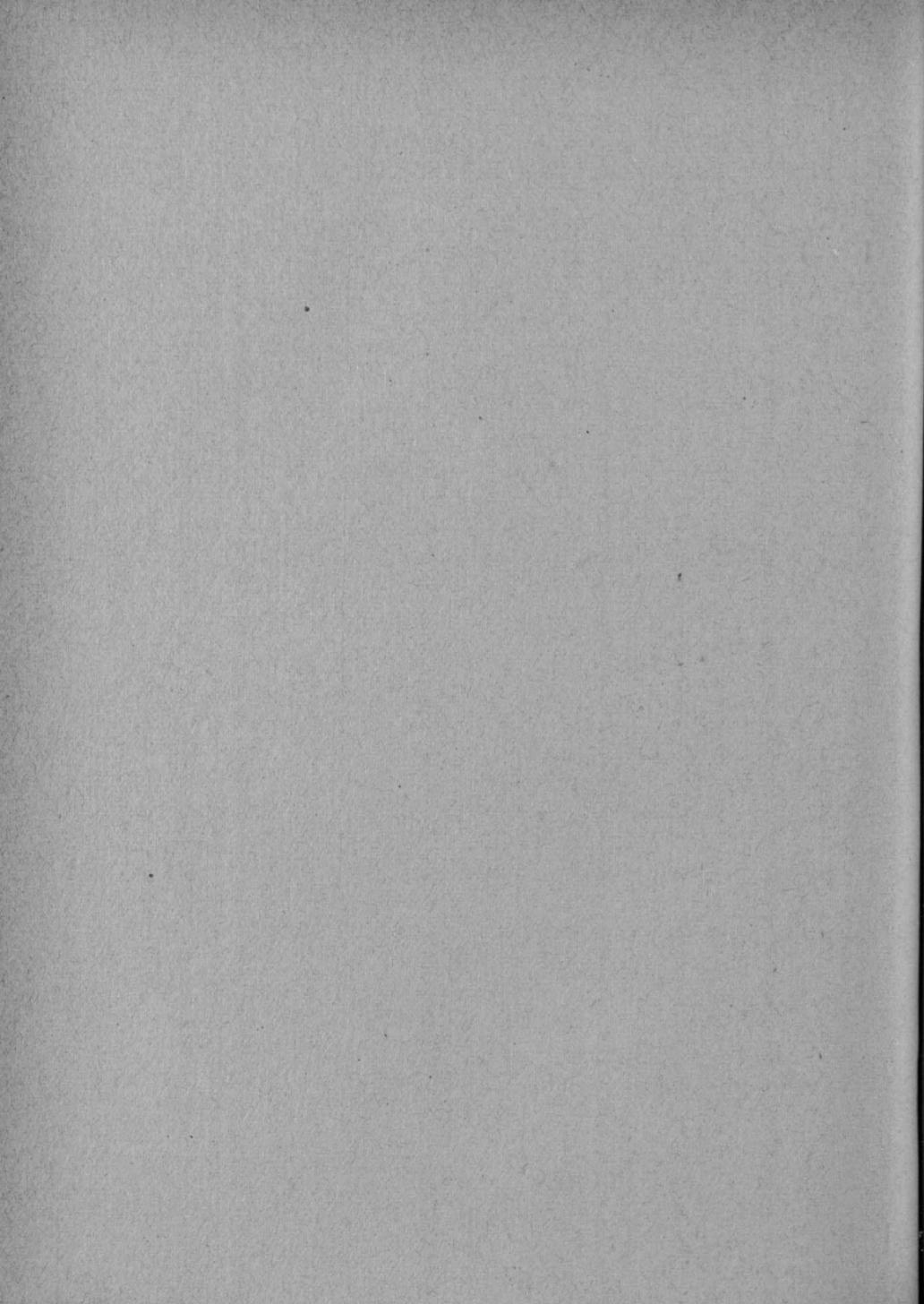
ALLACCIAMENTI AEREI DI BARI.

Le comunicazioni aeree di Bari sono attualmente allo stato potenziale (vedi la *Parte geografica* di questo volume).

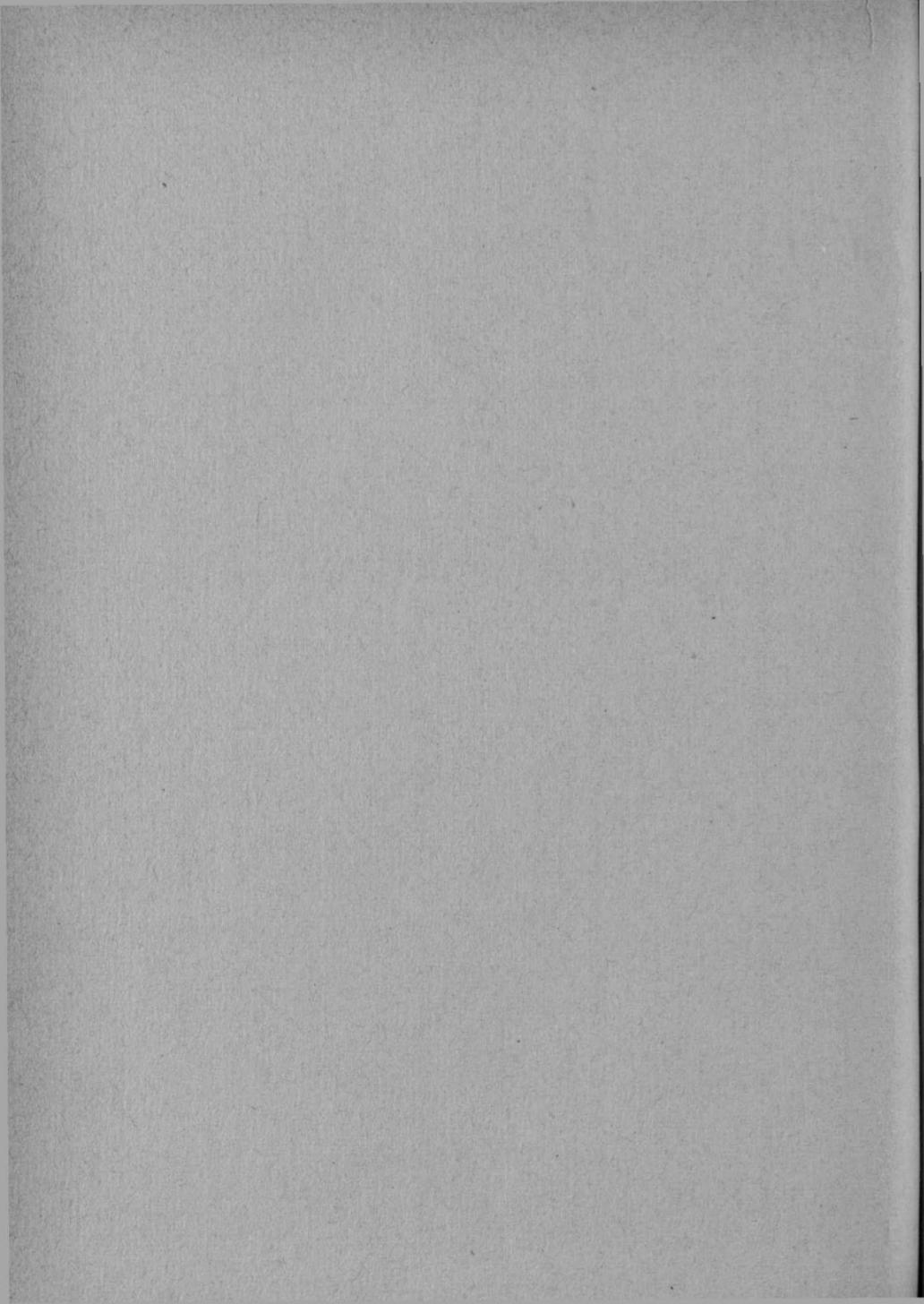
Vi è, però, già in piena funzione uno degli aeroporti più vasti del Mezzogiorno.

L'*aeroporto Umberto di Savoia*, nei pressi di Palese, ha una estensione di ben 80 ettari ed è collegato a Bari da una ottima strada asfaltata, in modo da permettere ai viaggiatori di raggiungere la città in pochi minuti di automobile.

La Puglia con l'adozione dei modernissimi mezzi aerei ha senza dubbio assunto, per la sua favorevole ubicazione, una nuova importante funzione ed attraverso gli aeroporti locali — specie quelli di Bari e Brindisi — si irradieranno le linee di collegamento con la rete delle comunicazioni orientali, che, come è noto, va diventando sempre più fitta.



I TRAFFICI PORTUALI



MERCI SBARCATE ED IMBARCATE NEL PORTO DI BARI DAL 1895 AL 1938-XVI.

anni	tonn.	anni	tonn.
1895	142.000	1920	215.973
1900	168.000	1921	250.030
1903	240.000	1922	348.805
1904	216.000	1923	405.852
1905	300.000	1924	376.173
1906	312.000	1925	377.002
1907	340.000	1926	380.056
1908	322.000	1927	452.633
1909	352.000	1928	427.357
1910	350.000	1929	406.133
1913	452.398	1930	418.898
1914	359.874	1931	381.170
1915	123.229	1932	368.754
1916	62.405	1933	323.799
1917	40.477	1934	387.053
1918	30.704	1935	401.663
1919	186.003	1938	514.024

Leggendo tali cifre statistiche, si può constatare che il traffico delle merci imbarcate e sbarcate nel porto di Bari dalle 142 mila tonnellate del 1895 raggiungeva nel 1905 le 300.000, mantenendosi, in seguito, e meno che per gli anni della grande guerra e dell' immediato dopo-guerra, sempre al disopra di tale cifra.

Nell' anno 1913, raggiungeva il maggior traffico dell' anteguerra con 452 mila tonnellate: e le 400 mila tonnellate erano in seguito facilmente raggiunte e superate negli anni 1923, 1927, 1928, 1929, 1930, 1935, mentre che nel 1938 si sono raggiunte e superate le 500 mila tonnellate.

Se ne deduce facilmente che dal 1895 in poi, i traffici del porto di Bari sono stati in continua ascesa, perchè ciascun anno della serie ha segnato un ritmo crescendo, ad esclusione solo di quegli anni che hanno risentito le ripercussioni di fatti generali e internazionali, quali la grande guerra e le sue conseguenze, per il periodo 1915-1922; la depressione economica dei traffici mondiali per gli anni 1932-1934.

Le statistiche del 1939 segneranno un nuovo sbalzo in avanti dei traffici marittimi baresi, ma l'avvenire farà apparire modeste anche queste cifre, servendo la legge economica e la tenacia degli uomini.

* * *

Per quanto riguarda il movimento passeggeri, basti dire che questo traffico, raggiunte e superate le 20 mila unità annue, nel solo luglio 1938 ha dato intorno ai 3.000 passeggeri imbarcati e sbarcati: nel luglio ora scorso, del corrente 1939, questa cifra è salita a ben 11 mila unità, lasciando, così, facilmente supporre quale avvenire abbia il porto di Bari anche in questo settore.

**LA VITA ECONOMICA
DELLA CITTÀ**

NOTA. - *Per la compilazione di queste note sull'agricoltura, l'industria, il commercio e la pesca, mi sono particolarmente avvalso delle pubblicazioni, citate nella bibliografia, dei seguenti autori: Buggelli, Bertolini, Marescalchi.*

ORGANIZZAZIONE CORPORATIVA E SVILUPPI DELL'INDUSTRIA E DEL COMMERCIO NELLA PROVINCIA DI BARI.

Gli industriali baresi sono inquadrati nella locale *Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Bari* (via Vittorio Veneto, 162).

I commercianti sono inquadrati nella locale *Unione Fascista dei Commercianti della Provincia di Bari* (via Armando Perotti 2, Palazzo del C. P. C.).

I relativi lavoratori sono inquadrati nella *Unione Provinciale dei Sindacati Fascisti dell'industria* (via Imbriani, 69) e nella *Unione Provinciale Fascista Lavoratori del Commercio* (corso Vitt. Emm., 30).

Alla fine di giugno 1939-XVII il numero complessivo delle Ditte iscritte all'Anagrafe dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni era di 31.143, di cui 11.634 industriali e 19.509 commerciali.

* * *

Al principio del secolo non vi era a Bari una vera industria enologica; non vi era un'industria di rettificazione e raffinatura degli olii, ma erano invece già sorte, e si erano abbastanza affermate, alcune industrie che rispondevano ai bisogni locali. Ecco che mentre Barletta si decideva allo sfruttamento industriale dei cascami del vino (tartari ed altri) a Bari si avevano le prime industrie delle mattonelle, dei letti in ferro, della lavorazione del legno, e qualche stabilimento meccanico per la fabbricazione delle macchine necessarie all'agricoltura e all'enologia.

L'industrializzazione della Provincia è stata rapidissima: si moltiplicano gli stabilimenti per la fabbricazione delle mattonelle; sorgono quel-

li per la produzione del cemento ed altri parecchi, mentre prende proporzioni mirabili l'industria dell'olio al solfuro e quella dei saponi, e si trasforma tecnicamente ed economicamente ingigantisce, in breve periodo di tempo, l'industria molitoria. Il fenomeno sotto i vari aspetti obbedisce sempre alle stesse influenze: le trasformazioni non sono che le nuove fasi dei tentativi che la provincia fa per corrispondere al suo carattere secolare di grande mercato di esportazione.

* * *

Un settore che merita particolare menzione è quello della lavorazione degli oli di oliva e di seme, che conta un'attrezzatura veramente imponente per numero e varietà di aziende, ma soprattutto per la cura con cui viene sfruttata tutta la materia prima oleosa, sino ai più poveri suoi residui: negli stabilimenti di lavorazione, quasi tutti ormai azionati ad energia elettrica, si producono, infatti, oli pregiatissimi, come quelli di Bitonto, di Palo del Colle, Terlizzi, Molfetta, Corato ed Andria; la sansa vergine di oliva viene trattata al solfuro di carbonio e al tricoloruro di etilene, oppure con la benzina, per ottenerne oli di sansa ad alta e bassa acidità; quelli ad alta acidità sono destinati al lavaggio delle sete, e un tempo venivano a questo scopo largamente venduti in America ed in Inghilterra; quelli a bassa acidità vengono, invece, raffinati e resi commestibili; l'olio al solfuro non esportato viene largamente impiegato nella fabbricazione locale del sapone; e gli ultimi residui della spremitura sono destinati alla produzione di ottimi mangimi.

Una diffusa trattazione meriterebbe la produzione degli oli minerali, ma ovvie ragioni di op-

portunità contingenti ci consigliamo di rinviare alla prossima edizione l'interessante argomento: basterà accennare che dal mese di gennaio a tutto giugno la produzione della benzina e degli altri oli è stata rispettivamente di quintali 268.184 e 693.598, per un totale di 961.782 quintali.

* * *

La produzione vinicola è nota, ma vale rilevare che i vinaccioli residuati dalla vinificazione vengono razionalmente sfruttati — assieme ai semi di pomodoro residuati dalla fabbricazione delle conserve — per l'estrazione di ottimi oli, operata attraverso modernissimi impianti. Così come gli scarti risultanti dalla preparazione dei pesci sott'olio, e le stesse lische tratte dai pesci preparati in conserva, vengono destinati alla fabbricazione di nutrientissimi mangimi per gli allevamenti zootecnici.

Come si vede, l'industria barese ha direttive nettamente autarchiche, tendendo alla massima valorizzazione di ogni sorta di prodotti delle sue terre e dei suoi mari, producendo, oltre la vecchia conserva di pomodoro, tanto gradita anche ai consumatori dell'Italia settentrionale, e di molti mercati stranieri, accuratissime preparazioni di « pelati », confezionati e presentati secondo le più moderne esigenze, e di « salse » di ogni genere; e prelibate « marmellate », e squisite « frutta scioppate » o comunque conservate; e ogni sorta di legumi in scatola; e pesci sott'olio, e baccalà salato, e conservato in scatola, persino col relativo condimento. Tutti i migliori prodotti dell'ortofrutticoltura pugliese, e della attività dei pescatori di Puglia; un continuo sforzo per allargare la serie dei prodotti con-

servati; un continuo sforzo per ridurre, od eliminare macchinari e materiali provenienti dall'estero, per sopperire a bisogni nazionali con prodotti nazionali, e persino per conquistare nuovi mercati esteri di consumo.

L'INDUSTRIA DELLA PESCA.

Una particolare menzione merita l'industria della pesca, per i suoi rimarchevoli riflessi sulla vita economica locale.

In base alle ultime statistiche risulta che il Compartimento di Bari registra 3.025 battelli pescherecci con un tonnelloaggio complessivo di quasi 9.500 tonnellate, superando così l'efficienza del Compartimento di Napoli che conta 3.715 battelli aventi però un tonnelloaggio di sole 6.000 tonnellate e distanziando di molto i Compartimenti di Ancona e Livorno, che pur sono tra quelli che contano il maggior numero di battelli e il più alto tonnelloaggio. Giova altresì rilevare che la flotta peschereccia di Bari è ormai quasi completamente motorizzata e che l'organizzazione della vendita dei prodotti ittici, da anni, ha raggiunto un altissimo grado di rapidità e di perfezione tanto da poter ottimamente approvvigionare numerosi centri di consumo anche assai lontani, come quello di Milano.

Per secolare tradizione, sino a pochi anni or sono, il più interessante campo di attività dei pescatori baresi, era costituito dalle acque di Albania; la pesca in tale settore oggi è con criterio di monopolio esercitata dalla « *Pescalba* » e i pescatori baresi, seguendo i mirabili esempi offerti dagli agricoltori regionali in altro campo, si sono subito adeguati alle nuove necessità e (è il caso di dirlo!) hanno rivolto altrove le loro pro-

ve, dirigendosi verso le acque della Dalmazia e quelle di Lampedusa, ove alcune ben note formazioni industriali hanno potuto rapidamente riaffermare la loro capacità.

Senza contare che i coraggiosi pescatori baresi da secoli si spingono ancor più lontano fino alle acque greche e dell'Egeo. In materia di pesca occorre aggiungere che a Bari, Molfetta, Barletta, Mola e Monopoli esistono ottimi Cantieri per la costruzione e la riparazione di motopescherecci, sicchè la Terra di Bari può dire che anche in questo campo basta a se stessa.

ARMATORI DEL COMPARTIMENTO DI BARI.

Bari è sede succursale e di armamento della S. A. di Navigazione « Adriatica ». La Direzione e gli uffici della Società sono in via Calefati - Palazzo S. Ferdinando.

Una diecina di navi dell'*Adriatica* sono iscritte al Compartimento di Bari; fra di esse notiamo le motonavi *Città di Bari*, *Rodi*, *Adriatico*, *Barletta*, *Brindisi*, *Brioni*, *Monte Gargano*, *Zara*, ed il piroscafo *Iolanda*.

Fra le altre navi iscritte al Compartimento di Bari ed appartenenti a privati armatori, notiamo i piroscafi *Dormio Giuseppe*, *Costanza*, *Anna Zippitelli*, *Costantina*, nonchè vari motovelieri.

* * *

Le origini di una moderna industria armatoriale risalgono, per Bari, al 1875, quando si pensò che bisognava seguire la corrente e iniziare la trasformazione della marina a vela in marina a vapore, se non si voleva che l'industria dei trasporti marittimi fuggisse completamente dalla regione con grave danno economico e sociale.

Nacque così col nome di *Prima Compagnia Barese di navigazione a vapore*, una Società in partecipazione, costituita con atto pubblico del 28 maggio 1875, che acquistò un piroscafo, « Bari » di tonnellate 232 e cavalli 58.

Nel 1876 fu costituita, col capitale di 300.000 lire, la « Puglia » Società anonima di navigazione a vapore, con sede in Bari, la quale acquistò il piroscafo « Peuceta », di tonnellate 500 e 280 cavalli indicati, e iniziò le sue operazioni col 1° luglio 1876. I primi risultati ottenuti furon tali da incoraggiare la Società a portare il capitale a 1.000.000 di lire e a procedere all'acquisto di nuovi piroscafi. E questi dal numero di 2 che erano il 31 dicembre 1877, salirono, negli anni più felici, sino ad oltre 20.

Nel 1932 la Società veniva fusa nella « Compagnia Adriatica di Navigazione », di nuova formazione, Compagnia che in seguito dava origine alla attuale « Adriatica ».

Un'altra Società di navigazione a vapore fu l' *Adriatica*, sorta nel 1888 o nel 1889, che aveva tre piroscafi, della portata complessiva di circa 3000 tonnellate.

Giova ricordare che la prima nave che nel 1869 attraversò il Canale di Suez, subito dopo il taglio dell'istmo, fu della Terra di Bari.

ORGANIZZAZIONE CORPORATIVA E SVILUPPI DELL' AGRICOLTURA NELLA PROVINCIA DI BARI.

Gli agricoltori baresi sono inquadrati nella locale *Unione Provinciale Fascista degli Agricoltori* (via Putignani, 49).

I lavoratori sono inquadrati nella locale *Unione Provinciale Fascista dei lavoratori dell' Agricoltura* (Corso Vitt. Em. 30).

* * *

L' esame dei caratteristici aspetti agricoli della provincia di Bari rileva tre zone distinte: la zona litoranea; la zona centrale delle Murge; e la zona dell' altipiano.

Interessantissima e per molti aspetti degna di vera ammirazione, è l' opera che i tenaci agricoltori del Barese hanno svolto e svolgono nella zona litoranea, estesa circa 98 mila ettari e dove la densità di popolazione sale a 470 abitanti per chilometro quadrato. E' la terra della piccola o piccolissima proprietà: il 60 per cento della superficie arabile è costituita da proprietà inferiori ed un ettaro; il 90 per cento, in base al reddito fondiario medio, sono piccoli proprietari. In due comuni della cosiddetta Conca di Bari, a Capurso e Loseto, i proprietari che hanno meno di mezzo ettaro di terra sono rispettivamente il 64 e il 71 per cento!

* * *

Ma ormai, con la sua imponente attrezzatura amministrativa, bancaria, sindacale, tecnica, mercantile e culturale, Bari esercita una decisiva influenza sugli orientamenti di tutta la produzione agricola pugliese, la quale è tra le più varie, abbondanti ed autarchiche di tutta Italia.

Da una superficie di circa 20 mila kmq., la Puglia trae una delle più abbondanti produzioni di frumento: nel 1937, oltre sei milioni di quintali, raggiungendo una produzione unitaria, di quintali 13,6 per ettaro.

Ma relativamente ancor più ricca è la sua produzione di uva, di olive, vino, olio, e mandorle: nel 1937 la produzione di uva da vinificazione è stata di milioni di quintali 5,3, e quella di uva da tavola di oltre 200 mila q.li; la produzione di olive è stata di milioni di quintali 6,2; la produzione di vino è stata di milioni di ettolitri 3,5; la produzione di mandorle è stata, infine, di 722 mila quintali.

* * *

Ricca è il patrimonio zootecnico della Provincia; si riesce ad alimentare ben 16.478 equini, 210.714 ovini, 29.573 caprini e 4479 suini, quali risultavano al censimento del 1930. La razza bovina predominante è quella pugliese, sottorazza delle Murge, che ha i pregi della forte resistenza ed è essenzialmente a duplice attitudine, lavoro e carne. Negli ultimi anni è andata introducendosi la razza lattifera bruno-alpina. I cavalli sono di statura ridotta e adatti a tiro leggero; quelli delle Murge sono buoni per l'aratura. Cospicui numeri di discreti allevamenti asinini si hanno ad Alberobello, Altamura, Gravina di Puglia e Noci. Dapertutto in provincia si producono muli, che hanno largo uso agricolo. Gli ovini appartengono alla razza di lana lunga: in minor numero alla *razza gentile di Puglia*. Particolare considerazione merita la *razza altamurana*, che ha le tre funzioni (latte, lana, carne) armonicamente sviluppate.

ATTIVITA' E METE DEL TURISMO BARESE.

Il disciplinamento delle attività turistiche della Provincia di Bari è affidato al locale *Ente Provinciale per il Turismo* (via Cavour, 2).

* * *

L'Ente barese per quanto di recente istituzione, si è dato a vasta e complessa opera per migliorare l'attrezzatura turistica provinciale, per suscitare iniziative capaci di richiamare il turista a Bari, e per coordinare e potenziare la propaganda a favore di una zona fra le più superbe per patrimonio storico, artistico e monumentale di primo ordine.

La diuturna e fattiva opera dell'Ente si è svolta anzitutto a migliorare la capacità ricettiva della Città e dei luoghi turistici della Provincia, incitando e promuovendo la iniziativa privata, e, in qualche caso (Casteldelmonte) prendendo qualche iniziativa diretta, a solo scopo di colmare impellenti lacune.

Mercè l'opera dell'Ente, la disponibilità ricettiva locale è oggi nettamente migliorata e risponde alle esigenze turistiche baresi. (Alla fine di agosto 1939-XVII) nella sola Bari, questa capacità ha superato i duemila letti, di cui oltre la metà nella categoria alberghi).

Nei mesi di Maggio e di Settembre di ciascun anno, i due periodi di maggiore frequenza turistica per Bari, sono predisposti, ad iniziativa dell'Ente, speciali autoservizi di gran turismo, che, distribuiti in felici itinerari a periplo, danno modo di visitare i monumenti più suggestivi e le località più ridenti della Provincia.

Questi autoservizi sono stati incrementati, in-

tegrati e perfezionati anno per anno; per il 1939 sono stati predisposti i seguenti:

1. — Autolinea Bari - Bitonto - Ruvo - Castel-delmonte - Andria - Barletta - Trani - Bisceglie - Bari (superbo periplo di Cattedrali e di Castelli, assai suggestivo).

2. — Autolinea Bari - Conversano - Putignano - Alberobello - Locorotondo - Selva di Fasano - Polignano - Bari.

3. — Autolinea Bari - Barletta - Canne - Canosa - Bari.

4. — Autolinea Bari - Modugno - Altamura - Cassano - Acquaviva - Casamassima - Bari.

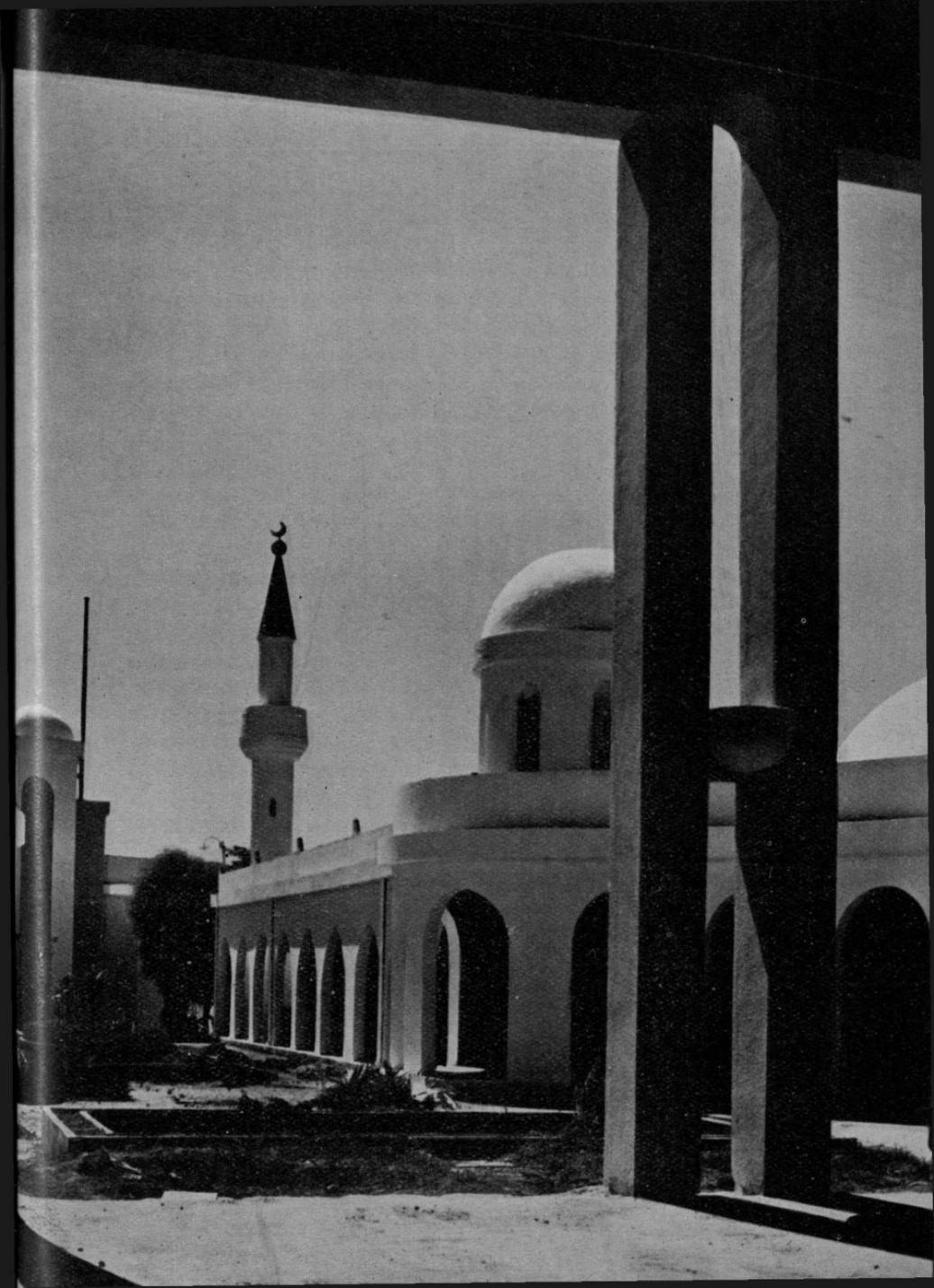
Altra attività dell'Ente è la serie di pubblicazioni turistiche, che vanno dalle più semplici e divulgative alle più ricche e dotte illustrazioni (1).

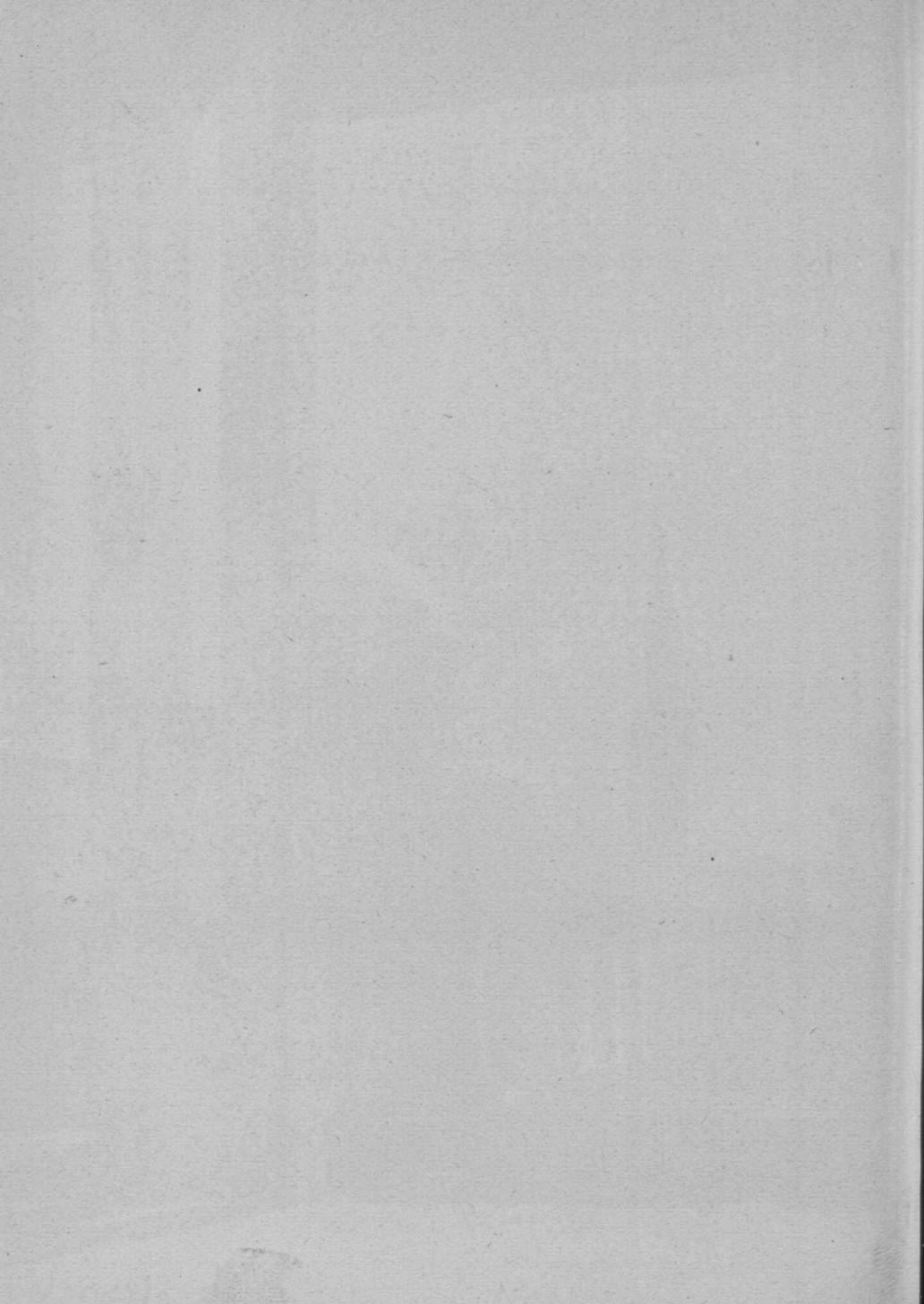
Oggi gli sforzi dell'Ente, seguendo le superiori direttive, tendono alla formazione di un itinerario turistico di alto interesse per l'E-42, e la regione si presta assai bene a prepararne uno che esuli dall'interesse locale, per assumere un interesse nazionale ed internazionale: basterebbe pensare alla sistemazione turistica delle *Grotte di Castellana*, che ripetono nelle Murge e con nuovi suggestivi aspetti i noti fenomeni carsici; ed alla sistemazione turistica del *campo di battaglia di Canne*, testè completamente localizzato in tutta la sua tragica e mistica grandezza, per considerare quanto e quale avvenire sia riservato allo sviluppo del turismo barese.

(1) *Particolarmente notevole quella di Monsignor Francesco Nitti di Vito sulla Basilica di S. Nicola di Bari, e di sommo interesse sarà quella sui « trulli » di Alberobello, del prof. Notarnicola.*

LA FIERA DEL LEVANTE

NOTA. - Questo Capitolo sulla « Fiera del Levante » è illustrato da due impressioni fotografiche, di cui la prima rappresenta il *Quartiere Orientale* visto dai nuovi *Portici*, e la seconda un aspetto dei lavori di rinnovamento. (*Foto Cav. Uff. Michele Ficarelli*).





PANORAMA DELLA X FIERA DEL LEVANTE

La Fiera del Levante, per la sua manifestazione del giubileo decennale, si presenta alla massa dei suoi visitatori completamente trasformata. Più che una vasta revisione delle costruzioni primiere, più che una rifusione di stili o una serie di mutamenti, che diano tocchi più o meno forti alla faccia del quartiere, è tutto un nuovo volto che si prospetta e che rende la Fiera trasfigurata, con sicuro godimento di chi ne percorre la superficie in tutti i suoi versi. Se è vero, che un canone precipuo del Fascismo è quello di rinnovarsi, la Fiera di Bari s'è rinnovata davvero.

Questa trasformazione è dovuta a un vero e proprio piano regolatore razionalissimo, che si è accentuato nella parte, che dall'ingresso secondario sale lungo tutto il Viale Italo-Orientale e raggiunge il Piazzale Puglia. Il lavoro svolto dagli architetti Lopopolo e Motti è stato quanto mai felice. Si sono seguiti criteri di edilizia e di architettura fieristica moderna, mercè i quali si è tolto di mezzo il sistema del soverchio frazionamento dei padiglioni isolati e s'è voluto dar corso ai corpi unici. Perciò si sono demoliti 20 padiglioni, tra maggiori e minori, che ingombravano troppo irregolarmente la superficie di tale settore, succedendosi in tempi diversi a cura di partecipanti diversi. L'ampio complesso di edifici costruiti ex novo su un'area di 7.000 mq., pari a quella occupata dai fabbricati abbattuti, avvicinata da 5.000 mq. di aiuole e di viali, ha dato al settore e insieme alla Fiera tutta una fisionomia seria e maestosa e allo stesso tempo piacevole, perchè le linee sono state impostate

armonicamente e sveltite in una movenza di parti ben ideate. Si sono raggiunti due fini: offrire spazi meglio utilizzabili alla presentazione delle mostre campionarie e dare al pubblico un senso di piacevolezza e una maggiore comodità nella visita dei padiglioni.

Un elemento predominante è il « porticato », che nell' area romana delle Mostre del Tessile e del Minerale è riuscito tanto bello, simpatico e anche utile in caso d' intemperie. Anche a Bari la Fiera del Levante ha saputo armonizzare con i suoi porticati due mete: facilitare il movimento dei visitatori e offrire loro un riparo giocondo dal caldo del sole di settembre.

* * *

Ora, chi voglia girare con ordine la decima Fiera di Bari, deve entrare dalla cosiddetta entrata secondaria, che è bensì chiamata con questo nome in confronto all' ingresso principale, ma che tuttavia è bellissima, così da potersi dire quasi monumentale con la nuova sistemazione.

Infatti, la parte centrale, chiusa dai bei portoni di ferro lavorato, ha due fianchi ai lati, che si allargano in forma di braccia aperte. Sono due brevi ed eleganti portici sostenuti da tre paia di colonnine quadrate unite in alto da un arco di faccia e due oblique ai lati. Sistema di colonnine e d' archi, che poi si conserva anche nei due porticati maggiori che antistanno alle due file di padiglioni laterali all' interno del Viale. A queste ale di facciate laterali, dove sono disposti i botteghini per la vendita dei biglietti fieristici, si ascende per tre gradini. Così l' ingresso secondario assume un aspetto d' imponenza, perchè le due braccia di fianco sono molto più alte della parte centrale, e sormontate da

aggetti, che vanno poi bellamente a continuare sul colmo delle altre costruzioni.

Entrato in Fiera, il visitatore ha dinanzi allo sguardo uno spettacolo superbo. Addossati alle due braccia predette corrono da ambe le parti due prolungamenti di porticato con cinque doppie colonne ad arco e ai due angoli di esse si staccano altri due, assai più lunghi, a sbieco, in modo che il visitatore si trova dinanzi alla grandiosità d'una gigantesca tenaglia, aperta verso l'ingresso secondario e restringentesi verso l'interno fino all'altezza del Padiglione di Brindisi.

Questo spettacolo è reso aggraziato da una serie di aiuole ben disposte fra i viali e i vialetti, come pure negli angoli degli spiazzi, che opportunamente interrompono i porticati. Il sistema seguito nella lavorazione floreale delle aiuole, tanto in questo settore, quanto nel settore centrale della Fiera, è quello di porre nel mezzo del terreno, un pò rialzato, o palme o lauri o confere e di contornarle a disegni con achiranti, alternantere grandifoglie, o nane o rosse o variopinte, centauree, varie qualità di coleus, pelargonii, agerati, begonie e altre piante a colore. Ne viene, che la decorazione floreale assume carattere di bellezza stupenda, entro una cornice verdissima di clorofille sgargianti.

Il viale mediano e le aiuole ricevono la luce da lampioni a luce riflessa, poggiati su coni di cemento, rovesciati sopra pilastri quadrati, mentre l'esterno dei porticati è inondato di luce diffusa su da coppe-riflettori di gesso, disposte in copia sulle pareti esterne dei padiglioni.

È tutta un' ondata di luce armonicamente distribuita, che dà forma e sostanza a vaghissimi notturni d' arte.

Noti il visitatore l' effetto grandioso dei due

porticati con la loro duplice fuga di 25 doppi pilastri alti e sottili, sempre uniti fra loro a due a due dal già ricordato archetto. È un motivo che imprime una nota di sveltezza all'insieme architettonico.

* * *

Venendo ora ai dettagli, il visitatore, passato il già accennato atrio riservato al pubblico per la compera dei biglietti d'ingresso, entrerà, a destra, in altro atrio più spazioso, aperto davanti al padiglione del Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Perugia, tutto illeggiadrito dai ricami d'arte, dalle ceramiche e dalle altre magnifiche campionature perugine. La facciata è trasformata nel mezzo da quattro monofore. Il visitatore percorrerà poi il porticato luminoso, avendo alla sua destra i due amplissimi padiglioni rettangolari, ospitanti le Mostre delle Arti Grafiche, delle Case Editrici e della Riunione di Sicurtà. Dall'atrio centrale del porticato si passa alle Mostre della Stampa Quotidiana e della Stampa Tecnica.

All'altezza del padiglione di Brindisi il porticato di destra finisce.

Quello di sinistra comincia con una serie di colonne quadre doppie, con archetto in cima, ma non chiuso, bensì aperto, così da far vedere nello sfondo il panorama del Quartiere Orientale, con le sue botteghe tripoline, le sue cupole, il minareto, in un insieme di forte suggestione, perchè il quartiere orientale s'è grandemente avvantaggiato da questo porticato aperto, che gli serve da sipario. Nel quartiere orientale stanno le botteghe di vendita nazionali e libiche. Il porticato sinistro vero e proprio, che armonicamente fa riscontro a quello di destra, ma con varia-

zioni, comincia con i negozi di vendita, lussuosi ed eleganti, con entrata propria e proprie vetrine. Nell'adiacente grandissimo padiglione sono alloggiate le mostre delle forniture d'ufficio. All'altezza del padiglione di Brindisi, che sta dirimpetto, anche questo porticato finisce. Se il visitatore, giunto a questo punto, si volta a guardare verso l'ingresso secondario, prova una sensazione di vera imponenza con le due fughe di colonnati, con i due portici, con tutto l'insieme architettonico.

A destra, dopo il padiglione di Brindisi, sta il Ristorante della Fiera, completamente rifatto, con una facciata imponentissima, illuminata a luce indiretta. Ad ognuna delle due parti, interrotte dall'ingresso modellato artisticamente ad avancorpo, stanno dieci pilastri altissimi, così che l'edificio, il quale ha anche guadagnato in superficie, si presenta grandioso.

Se il visitatore a questo punto si ferma un momento e guarda avanti a sé in direzione del piazzale Puglia, che ha preso una forma più consentanea all'insieme del rinnovamento, avrà un altro spettacolo bello: la fuga dei padiglioni tecnici, con il viale Mediterraneo, che prima restava nascosto alla visuale del viale Italo-Orientale.

A sinistra, dopo il porticato, il visitatore si trova davanti al Padiglione dei Profumi (800 mq.) in architettura caratteristica, con un avancorpo circondato da dieci pilastri svelti a semicerchio. Staccato si prolunga il padiglione della Radio (1.200 mq.) di struttura originalissima, con un corpo di fabbrica mediano, che ha una facciata speciale, con cerchi, i quali danno la sensazione di bocche d'altoparlanti.

A destra, davanti al padiglione della Radio è stato costruito dalle fondamenta il palazzo per il

Reparto Commerciale e i Servizi analoghi. È un fabbricato grandioso, con facciata illuminata dall'alto a luce diffusa lungo tutto il cornicione luminoso e di sotto da proiettori invisibili a luce indiretta. Sono 1.600 mq.

A sinistra, dove un tempo stavano le vecchie tettoie per le macchine agricole, si allarga lo spiazzo per le macchine della FIAT su un'area di 1.500 mq.

E qui incomincia la parte centrale della Fiera, che presenta ai lati i padiglioni tecnici, la galleria delle Nazioni e il palazzo dell'Abbigliamento, con nel mezzo i vari padiglioni isolati, che circondano assai armonicamente la fontana monumentale, entro tutta una vasta distesa di aiuole fiorite. Qui — in questo tratto di mezzo — i padiglioni isolati sono stati conservati, perchè essi costituiscono un insieme di modelli di architettura fieristica moderna, dove la pubblicitarietà bellamente si accoppia alla massa strutturale, formando un complesso di varietà, di tinte, di forme, che ben corrisponde ai fini d'una grande Fiera. Tutti questi padiglioni subirono quest'anno una sostanziale trasformazione, che sarebbe lungo descrivere dettagliatamente. Riuscirono completamente nuovi i padiglioni La Rocca, quelli dell'Ala Littoria, del Belgio, dell'Albania, con mura a bugne e otto finestrelle su una fila, che danno un'impressione assai gradevole, quello della Casa Motta. A fianco del palazzo bugnato dell'Albania si erge la statua equestre di Giorgio Castriota Scanderbeg, l'eroe albanese, su piedistallo.

Ma occorre notare che anche in questa parte centrale della Fiera si sono fatti lavori di essenziale trasformazione.

La facciata laterale dell'ala destra del palaz-

zo dell'abbigliamento è stata completamente costruita a nuovo, in vista che al pianterreno del palazzo si è allestita la mostra dell' Autarchia, alla quale han preso parte l' Opera Nazionale Combattenti il Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Matera, la Cellulosa, l' Ital-Raion, il Comune di Milano, la Compagnia Fin-Mare, l' Anic, l' Aipa, la quale elevò anche, all' aperto, un tipo di pozzo di perforazione per il petrolio, e le Compagnie di Navigazione, le quali espongono modelli a grande scala della nuova flotta mercantile italiana.

I grandiosi padiglioni tecnici nel viale Mediterraneo sono stati muniti di porticati a pilastri, ripetuti anche nei passaggi, che affiancano i tre corpi di edifici. La parte mediana ha sopra il porticato una facciata elevata, che conferisce maggiore imponenza all'insieme. I tre padiglioni minori sono occupati dalla Confederazione Fascista degli Agricoltori, dalla Federazione dei Consorzi Agrari e dalla Confederazione Fascista dei Lavoratori dell' Agricoltura. I tre padiglioni centrali sono stati ridotti a uno solo, grandioso, di oltre 5.000 mq., per la Meccanica. Gli altri tre minori sono occupati dalle Forniture Alberghiere, dagli Alimentari e dai Vini e Liquori, con banco di assaggio. Il padiglione oblungo dietro questi tre comprende l' Edilizia, mentre le macchine edili sono disposte nello spazio all' aperto fra il padiglione H e quello G.

Il grande padiglione d' angolo è per i Trasporti, rappresentati da una efficientissima mostra degli autoveicoli industriali, organizzata dall' Amfia, e comprendente anche motocicli ed accessori. Il reparto laterale di fondo è occupato dalla Mostra degli Animali da cortile. Al solito posto rimane l'Acquario. Alle spalle dei tre pa-

diglioni maggiori di centro, sempre nel viale Mediterraneo, è disposta la Mostra Flororticola.

Passando ora al viale Tirreno, si nota che il grande padiglione B è stato collegato con il padiglione A (ex Musica), il quale ultimo ha subito rifacimenti interni ed esterni. Il collegamento fra i due padiglioni è stato compiuto mediante una costruzione molto felice, che forma anche atrio d'ingresso al Teatro. Sono così oltre 5.000 mq., occupati dalla Sezione dell' Arredamento, in modo, che nel padiglione maggiore espongono le singole ditte, nel minore gli Enti e le Esposizioni Permanenti. Nel padiglione accanto (K) la Federazione della Ceramica fa una mostra delle più belle e utili, che in questo campo siano state allestite.

* * *

Il visitatore è giunto adesso all' immenso salone a sinistra di faccia al mare. Ivi egli vede: la Mostra dell' Uomo di Vetro, vera meraviglia del Museo Germanico d' Igiene di Dresda — la Mostra della Chimica industriale e farmaceutica — la Mostra del Ministero delle Comunicazioni, che riflette opere ferroviarie — quella del Ministero dei Lavori Pubblici, con le opere pubbliche compiute in Puglia. Si noti però che il Ministero delle Comunicazioni ha pure una Mostra Ferroviaria sul raccordo ferroviario della Fiera, accanto alla piattaforma della FIAT, con una locomotiva e carrozze ferroviarie italiane di eccezionale costruzione e di perfezione autarchica meravigliosa.

Nell' altra ala a mare stanno le sale della Galleria delle Nazioni, in cui va notato che per la Mostra Ufficiale Germanica si sono uniti tre saloni, mediante abbattimento delle pareti di divisione.

Sopra queste due ale sono disposte, come sempre, le torrette gastronomiche.

Al primo piano del palazzo dell' Abbigliamento sono disposte, come ogni anno, le ricchissime mostre della Moda, comprese oreficerie e argenterie, dell' Abbigliamento e dei Tessili.

* * *

È questa la X Fiera del Levante. Novità di costruzioni — razionalità di distribuzione degli edifici, — efficienza di allestimento fieristico — gaiezza di decorazione floreale — lussuosità di mostre — la rendono bella ed efficace, degna in tutto dell' alto onore della seconda visita del DUCE, che sin dal 1934 la metteva all' ordine del giorno della Nazione.

NOTA. - La Fiera del Levante, vera Città dei traffici sorta nel 1930, è alla sua X edizione, e celebra il suo decennale sotto i più lieti auspici: la Puglia ha di fronte, ormai, una Albania nuova, la quale guarda a Bari come alla base naturale di ogni allacciamento con l'Italia imperiale e con il vasto Occidente.

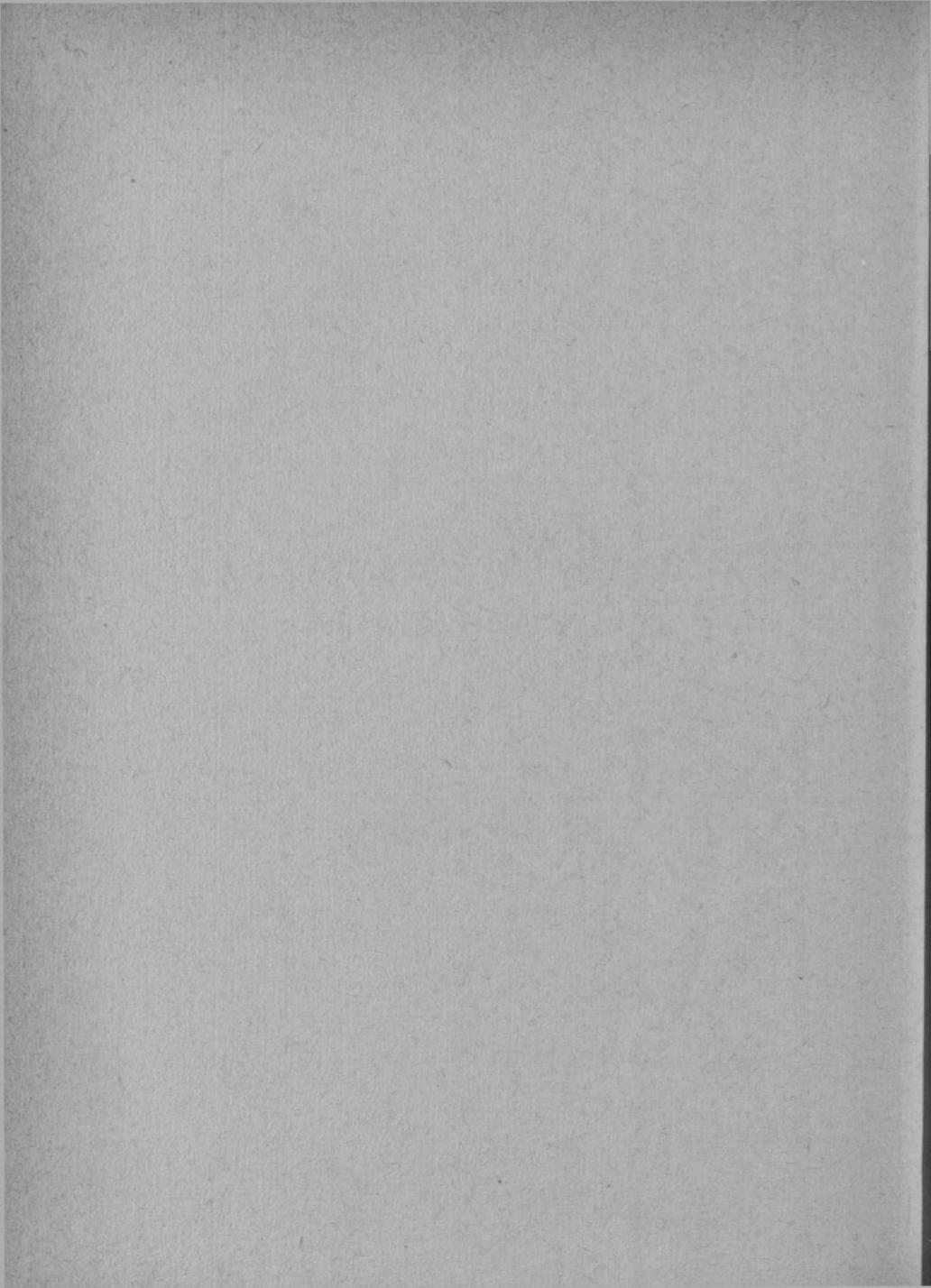
La decima edizione della Fiera del Levante è più che mai degna delle parole del Duce: « La Fiera del Levante è una realizzazione superba di Bari fascista; è un magnifico esempio di volontà tenace e di spirito di organizzazione ».

Questa organizzazione fieristica, di pretta marca fascista, fonda la sua attività su criteri essenzialmente pratici e in linea con il programma economico dell'Italia Imperiale. Attraverso i contatti diretti tra i produttori nazionali, agevola ed accelera il programma autarchico, e,

con i Convegni per l'Esportazione, favorisce la nostra penetrazione economica sui mercati d'Oriente.

La Fiera del Levante, che vede oggi, nel suo decimo anno di vita, definitivamente cementata nel successo la sua efficacia di potente fattore di scambi, costituisce la rassegna più completa dei mezzi di espansione, e, a differenza di altre analoghe manifestazioni internazionali, si allinea come vero e proprio mercato.

**LA CAMERA DI COMMERCIO
ITALO-ORIENTALE**



REALIZZAZIONI, ORIZZONTI E METE DELLA CAMERA DI COMMERCIO ITALO-ORIENTALE.

La Camera di Commercio Italo-Orientale ha sede in Bari, Corso Vittorio Emmanuele, Palazzo Fizzarotti.

Tipica istituzione fascista sorta a Bari quindici anni or sono, in considerazione della situazione geografica particolarmente felice di questa città che con i mercati orientali è per antica tradizione in strette relazioni di affari, e della missione di mediatrice tra Oriente e Occidente che spetta all'Italia, potè assumere sin dai primi anni del suo sorgere un carattere nettamente nazionale. Ispirata e guidata con sicura conoscenza delle esigenze dei traffici e delle caratteristiche dei vari mercati, animata da fervore e da fede, essa, avvalendosi della collaborazione dei suoi uffici di corrispondenza, sparsi in tutto il vasto Oriente, e che hanno ormai raggiunta una completa efficienza, ha potuto conseguire in quindici anni di lavoro risultati cospicui che confermano, non soltanto la sua vitalità, ma anche la necessità della sua funzione, rilevata utilissima per tutte le regioni d'Italia che hanno o possono avere rapporti di scambio con l'estero.

Dire della importanza degli scopi cui la Camera di Commercio Italo-Orientale tende, sarebbe assolutamente superfluo, specie dopo che il Duce, nel suo storico discorso del marzo scorso all'Assemblea Quinquennale del Regime, ha indicato, come obbiettivi storici per il nostro Paese, l'Asia e l'Africa continenti con i quali l'Italia deve sempre più sviluppare le relazioni commerciali, in un'atmosfera di comprensione e d'amicizia reale.

Parleremo invece della sua organizzazione che, pur avendo la semplicità che sola consente il massimo rendimento, è preordinata con larghezza di vedute e con grande praticità, e raggiunge lo scopo dell'immediato e continuo contatto con le categorie interessate.

In Italia la Camera di Commercio Italo-Orientale utilizza la collaborazione degli enti corporativi interessati agli scambi con l'estero, mentre si avvale nei paesi d'Oriente dell'opera appassionata dei connazionali più capaci.

Essa ha corrispondenti nelle seguenti città:

Europa Orientale e Levante.

ALBANIA : Argirocastro, Coritza, Durazzo, Porto Edda, Scutari, Tirana, Valona - BULGARIA : Burgas, Sofia, Varna - CIPRO : Larnaca - FINLANDIA : Helsingfors - GRECIA : Atene, Corfù, Gianina, Patrasso, Pireo, Salonico, Samos - ISOLE ITALIANE DELL'EGEO : Rodi - JUGOSLAVIA : Belgrado, Lubiana, Serajevo, Skoplie, Spalato, Zagabria - LETTONIA : Riga - LITUANIA : Kaunas - PALESTINA : Caifa, Gerusalemme, Giaffa - POLONIA : Lodz, Leopoli, Katowice, Varsavia-ROMANIA : Braila, Bukarest, Costanza, Galatz - SIRIA e LIBANO : Aleppo, Alessandretta, Beirut, Damasco, Tripoli - TURCHIA : Antalya, Adana, Ankara, Brussa, Istanbul, Izmir, Kerassonda, Mersina, Rodosto, Samsun - UNGHERIA : Budapest - U.R.S.S. : Mosca.

Africa

AFRICA ORIENTALE ITALIANA - Addis Abeba, Asmara, Harrar, Mogadiscio - LIBIA : Bengasi, Tripoli - EGITTO : Alessandria,

Cairo, Port Said - KENIA : Mombasa - MADAGASCAR : Diego Suarez - MOZAMBICO : Lourenço Marques - UGANDA : Kampala - UNIONE SUD-AFRICANA : Capetown, Johannesburg.

Asia ed Australia.

AFGANISTAN : Cabul - AUSTRALIA : Sidney - CINA : Hong-Kong, Shangay, Tien Tsin - FILIPPINE : Manilla - GIAPPONE : Jokohama - HEGGIAZ : Gedda - INDIA BRITANNICA : Bombay, Calcutta, Colombo, Rangoon - INDIE OLANDESI : Bandoeng, Batavia, Soerabaya - INDOCINA : Saigon - IRAK : Bagdad, Bassora - IRAN : Tabris, Teheran - MALESIA : Penang - MANCIURIA : Dairen - SIAM : Bangkok.

Attorno a queste cellule modeste nella entità, ma assai attive nell'azione che sono gli uffici di corrispondenza in Oriente, operanti con grande fede per l'incremento degli scambi tra i rispettivi Paesi e l'Italia, si svolge tutto un ordinato ma intenso movimento di informazioni, di richieste ed offerte di merci, di segnalazioni, di propaganda per i nostri prodotti, di tutela per i crediti delle ditte nazionali, movimento che converge nella sede centrale di Bari, la quale coordina e ripartisce il lavoro, promuove nuovi rapporti di affari, assume particolari iniziative nell'interesse della nostra esportazione, svolge indagini sulle difficoltà che di mano in mano si presentano per il nostro commercio con l'Oriente e studia il modo per superarle, sollecitando dagli organi competenti i provvedimenti che, come pratico risultato delle indagini stesse, si rilevano necessari.

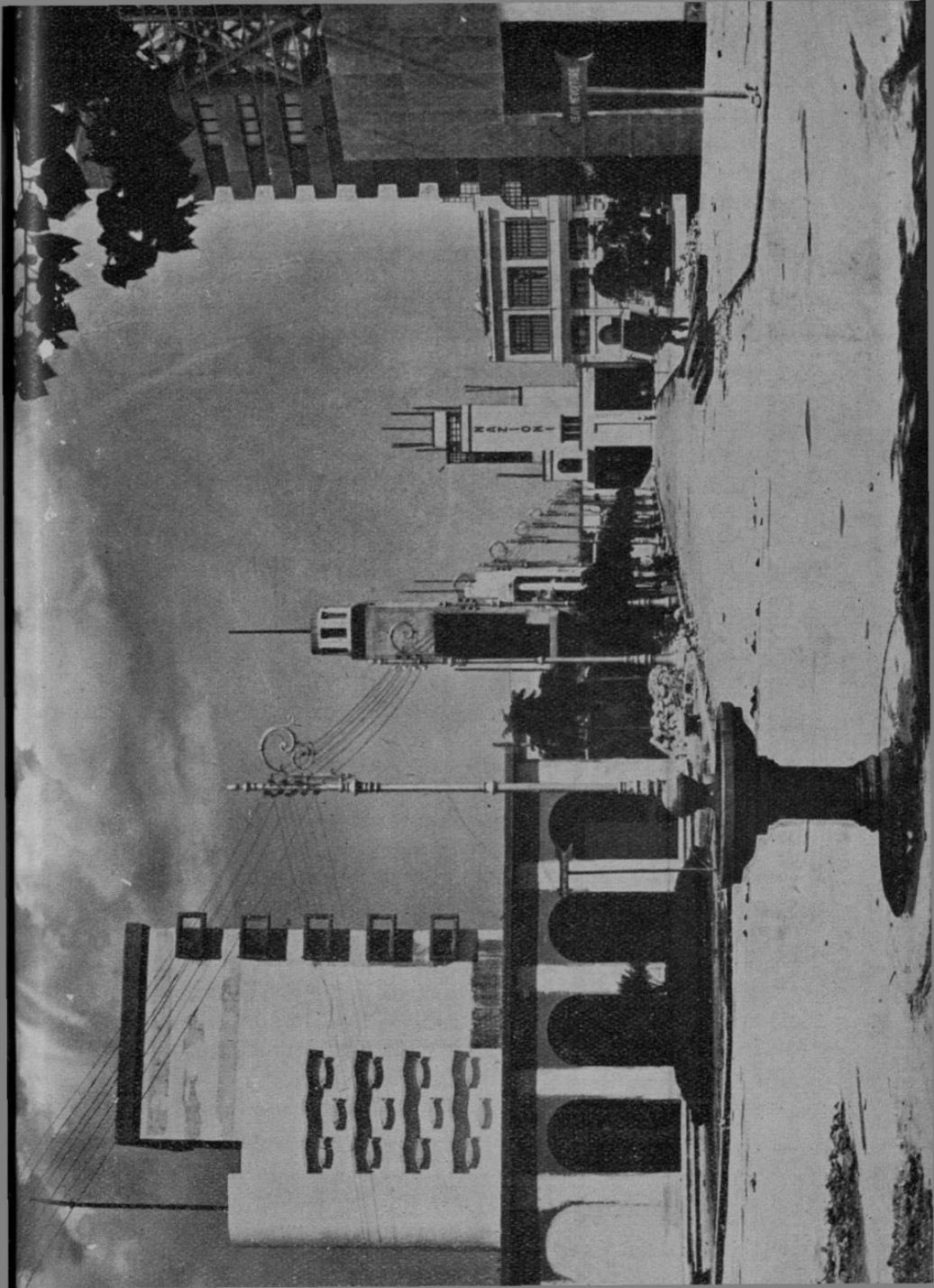
Il continuo evolversi, modificarsi, sovvertirsi delle correnti di traffico, le sempre nuove disposizioni che ogni giorno si annunciano dall'uno o dall'altro Paese, in materia di dogane, di contingentamento, o in altri campi della vita economica, tutto ciò richiede assistenza assidua, lavoro incessante, organizzazione accurata, conoscenza precisa delle esigenze e delle possibilità dei vari mercati. E invero non si può negare alla Italo-Orientale di esser riuscita ad affermarsi proprio in un periodo così difficile con un'azione seria, metodica, ricca di iniziative, sempre conseguente ai fini che essa si propone.

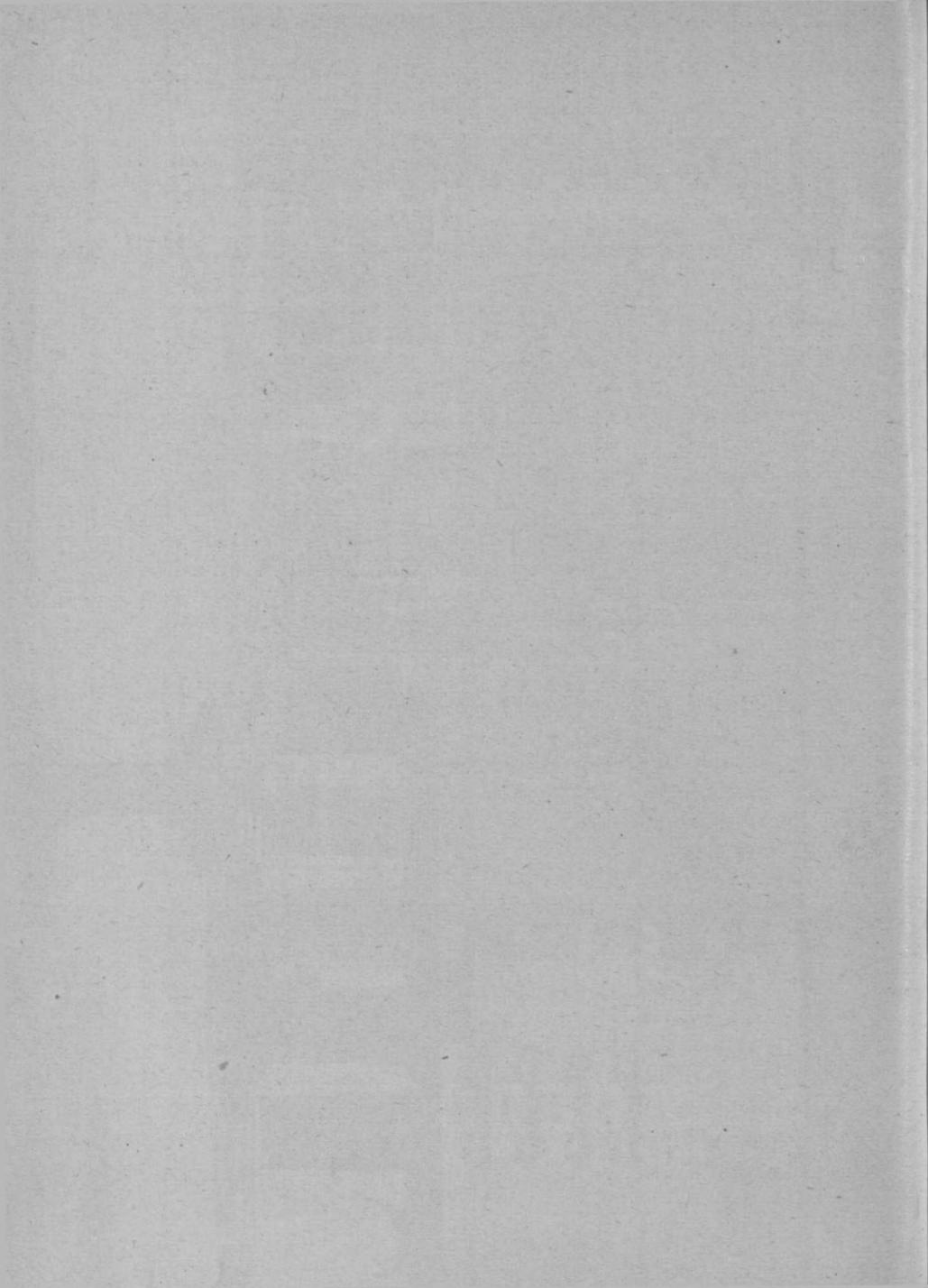
Nel campo informativo si raccolgono sempre nuovi elementi: agli interessati pertanto può essere in ogni momento sottoposta la situazione precisa dei vari mercati e possono essere, altresì, evitate dispersioni di tempo per l'avviamento delle loro relazioni di affari. Sistema razionale come si vede, rivelatosi nella pratica ottimo e tale da indurre un numero sempre maggiore di ditte a far capo alla « Italo-Orientale » per iniziare o sviluppare rapporti con Paesi d'Oriente.

Trattasi di un complesso di pratiche veramente cospicuo che trova conferma nel numero delle lettere arrivate e partite che ammonta ormai ad oltre 20 mila in un anno e si presenta in continuo aumento.

Particolare sviluppo è stato dato ai servizi relativi agli scambi con l'Albania e con gli altri Paesi dei Balkani e del Levante Mediterraneo, nonchè con i mercati dell'Estremo Oriente.

Un problema che riveste una importanza tutta speciale e che è stato affrontato da parecchi anni dalla Camera di Commercio Italo-Orientale è quello della propaganda commerciale all'estero. Anche in questo campo si rivela preziosa l'opera





dei corrispondenti da essa nominati in ogni centro orientale di una certa importanza, interpreti fedeli — sempre — delle esigenze del nostro commercio d'importazione ed esportazione nei rispettivi Paesi.

Le iniziative prese dalla Italo-Orientale per la propaganda sono numerose, e vanno dalla organizzazione di viaggi di studio alla istituzione di mostre permanenti di cataloghi nei vari centri, dai convegni alle pubblicazioni, dai corsi per esportatori alla partecipazione alle Fiere, fra le quali naturalmente ha per essa una particolare notevolissima importanza la Fiera del Levante di Bari, con la sua magnifica organizzazione tendente appunto a sviluppare i contatti diretti fra Italia ed Oriente europeo, nonchè fra tutto l'Oriente e l'Occidente, attraverso il nostro Paese.

Celerità di trasporti, facilità di pagamento, sviluppo di comunicazioni aeree, telefoniche, telegrafiche, sono tutte questioni che hanno la loro diretta influenza sulla vita dei traffici e che trovano perfettamente preparata ed attrezzata la Camera di Commercio Italo-Orientale, la quale, attraverso il suo apposito Ufficio-Studi, segue le vicende e gli sviluppi dei vari problemi che ad esse si riferiscono. E accanto ai problemi di ordine generale sono oggetto di speciali voti, illustrati ai Superiori Ministeri ed agli organi competenti, che li hanno il più delle volte tenuti in considerazione con prontezza tutta fascista, problemi più particolari, quali il collegamento tra linee marittime e servizi ferroviari, l'acceleramento del trasporto delle derrate, il collegamento telefonico con l'Europa Centro-Orientale e coi Balcani a mezzo cavo sottomarino, la istituzione di linee aeree per il vicino Levante e di linee marittime per i mercati asiatici e l'Estremo O-

rinte: l'adeguamento delle tariffe ferroviarie e marittime alle esigenze del commercio estero, l'organizzazione del credito per l'esportazione, che è sempre un problema di grande importanza e così via.

L'andamento degli scambi con quasi tutti i Paesi d'Oriente, oltre che attraverso gli studi diretti degli uffici camerali, è stato oggetto di particolare ed approfondito esame da parte del Consiglio Direttivo della Camera e dei Comitati Tecnici, e diverse relazioni sono state anche date alla stampa. Tra le pubblicazioni curate dalla « Italo-Orientale » sono da ricordare le monografie sull'Albania, la Turchia, la Cecoslovacchia, la Russia, i Mercati Baltici, i mercati dell'Est Africa e dell'India, il commercio oleario, gli scambi tra il Mezzogiorno d'Italia e l'Oriente, una Guida per il commercio col Levante (in collaborazione con l'Università Commerciale di Trieste), un dizionario italiano-turco (pubblicato dall'Ufficio di Istanbul).

La Camera inoltre pubblica un Bollettino di Informazioni, che ha già incontrato largo credito nell'ambiente commerciale, perchè ricco di notizie relative alla economia dei Paesi orientali ed agli scambi con l'Italia, ed un Bollettino di notizie economiche sull'Italia, largamente diffuso all'estero.

* * *

Attività vasta e varia, dunque, tale da testimoniare come questa istituzione abbia raggiunta un'attrezzatura ed un'efficienza veramente notevoli e persegua la sua azione con sicura coscienza delle possibilità che si offrono al commercio italiano sui vasti mercati d'Oriente, ispirandosi sempre — ciò che più conta — a criteri di grande praticità.

PARTE CORPORATIVA

CONSIGLIO E UFFICIO PROVINCIALE DELLE CORPORAZIONI.

Gli Uffici del Consiglio Provinciale delle Corporazioni hanno sede al Corso Cavour (palazzo proprio).

Ha Sezione Agricola Forestale, Sezione industriale, Sezione commerciale e Sezione marittima.

I Consigli, organi consultivi e deliberativi, e gli Uffici Provinciali delle Corporazioni, organi esecutivi, svolgono azione intesa ad osservare e studiare ogni attività agricola e forestale, industriale, commerciale e marittima, allo scopo di coordinare la produzione ed il lavoro; informare gli organi governativi e proporre loro i mezzi di miglioramento delle condizioni economiche e di sviluppo della produzione e dei commerci della provincia; aiutare, consigliare, indirizzare al meglio ogni attività economica; promuovere i miglioramenti culturali utili a tale scopo. Hanno inoltre la funzione di promuovere il coordinamento delle attività delle varie organizzazioni sindacali e di quelle assistenziali e di adempiere al controllo su gli uffici di collocamento.

La prima Camera Consultiva di Commercio fu istituita a Bari, con Real Decreto del 17 marzo 1849.

La Presidenza della Camera Consultiva spettava di diritto all'Intendente della provincia, mentre la Vice-Presidenza era affidata ad uno dei Componenti.

Dalle poche carte conservate e dai documenti dell'epoca, rinvenuti in archivio, risulterebbe che l'Ufficio di Vice-Presidente della Camera Consultiva di Bari fu tenuto per primo da Saverio Di Tullio e poscia da Giuseppe Diana e Francesco Losacco; ma non si è potuto però accertare se anche altri abbiano coperto quell'ufficio.

All'indomani della proclamata unità della Patria, vi venne istituita, con legge del 1862, la Camera di Commercio.

Non è vano affermare che il primo movimento delle nuove forze economiche baresi, che in poche decine di anni hanno raggiunto un alto grado di prosperità

rità, si dovette non solo alla straordinaria operosità del popolo, ma ben anco alle diverse provvidenze che il nuovissimo Ente veniva adottando. Basterà citare la fondazione di quell'Istituto che da prima prese il nome di **Banco modello**, ulteriormente di **Scuola Superiore** ed in ultimo di **Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali**, oggi **Facoltà economica della R. Università Adriatica « B. Mussolini »**.

Notevoli e salutari furono i provvedimenti adottati dalla Camera di Commercio per fronteggiare la crisi del 1888 e 1889, che così duramente colpì l'economia barese; salienti i contributi per la sistemazione ferroviaria e tariffaria a favore dell'esportazione dei prodotti del suolo.

Durante la grande guerra la Camera di Commercio non mancò di compiere doveri di alto patriottismo contribuendo con ogni mezzo a mantenere salda la resistenza interna.

Merita inoltre di essere segnalata la efficace opera svolta per la costruzione del gran porto e l'iniziativa, brillantemente realizzata, di dotare Bari di un Deposito Franco, nonché la partecipazione alla realizzazione della Fiera del Levante.

La Sezione marittima dell'attuale **Consiglio ed Ufficio Provinciale delle Corporazioni** è una delle più attive d'Italia e svolge opera fattiva e diuturna in materia di: scuole professionali marittime; problemi doganali; magazzini generali e portuali; marina mercantile e linee di navigazione; lavoro e tariffe portuali; pesca e mercati del pesce; ecc. ecc.

ISPETTORATO CORPORATIVO

Bari è sede di un Ispettorato Corporativo, con Uffici in via Albate Gimma n. 70.

Gli *Ispettorati corporativi* vigilano sulla esecuzione dei contratti collettivi di lavoro e delle norme equiparate, nonché sul funzionamento dell'attività di previdenza, assistenza, igiene, sanità, ect. a favore dei prestatori di opera.

Gli *Ispettori corporativi* sono ufficiali di polizia giudiziaria e le disposizioni da essi impartite a norma di legge sono esecutive.

IL BANCO DI NAPOLI.

A Bari vi è una fiorente sede del *Banco di Napoli* nella centralissima Via Abate Gimma, N. 117. Vi sono, inoltre, tre Agenzie di Città (1. Corso Cavour - Palazzo Atti; 2. Extramurale Capruzzi, 102; 3. Via Manzoni, 92-.

* * *

Tra il 1539 ed il 1540 due cittadini napoletani, *Aurelio Paparo* e *Leonardo di Palma*, dettero inizio nella loro casa, in via della Selice, alle operazioni di credito sopra pegno, fondando il « Sacro Monte di Pietà ». Fu questo il primo degli otto banchi napoletani, che sorti fra il 1539 ed il 1640, attraverso una esistenza ricca di eventi, accompagnarono e sorressero l'attività economica della città, e che, riuniti con legge 29 settembre 1794, costituirono il « Banco Nazionale di Napoli », chiamato a rappresentare durante il secolo XIX così larga parte, prima nella vita finanziaria del Regno delle Due Sicilie e, successivamente, nell'esercizio del credito e nelle vicende monetarie della Nazione risorta ad unità, fino a raggiungere, per provvida volontà del Regime, l'attuale posizione e funzione di primo fra gli Istituti di credito di diritto pubblico del Regno.

Nella storia delle istituzioni bancarie, in cui gli Italiani del Rinascimento scrissero pagine inobliabili, il Banco di Napoli ha un posto singolarmente onorevole: scomparsi da gran tempo gli antichissimi istituti di Genova, di Venezia e di Barcellona, il Banco di Napoli può considerarsi il più antico fra gli enti di credito viventi.

Quando la tecnica della creazione e della circolazione di simboli monetari aveva ancora da

nascere, i banchi napoletani emettevano, fin dalla metà del secolo XVI, le « fedeli di credito »; un secolo prima che le banche scozzesi introducessero l'uso dei conti correnti e degli assegni, essi precorrevano, con le « madrefedi » e le « polizze notate » tali strumenti della banca moderna.

Nato nel fervore di pietà suscitato dalla parola di un Santo e per combattere l'usura, mentre i giudei venivano banditi dal Regno, il Banco creò, conservò e perfezionò, attraverso i secoli, un tipo di istituto di credito prettamente italiano, cioè ispirato unicamente a fini di pubblica utilità, lontano da intenti speculativi, non legato a particolari interessi; in esso Napoli, negli anni della floridezza come nelle ore gravi delle calamità, trovò lo stimolo e la difesa, per prosperare e per non decadere, e con Napoli ebbero più tardi a giovare della sua azione, nel campo creditizio, tutte le regioni meridionali e i maggiori centri della Penisola.

* * *

Oggi il *Banco di Napoli* è Istituto di credito di diritto pubblico, con propria personalità giuridica e gestione autonoma e con 1.526.000.000 di lire di capitale e riserve. Svolge particolarmente un'azione di propulsione economica nelle provincie continentali del Mezzogiorno e in Sardegna. Come grande istituto di credito di carattere nazionale, esso è rappresentato anche nell'Italia settentrionale e centrale, come pure all'estero, con proprie filiali, rappresentanze e corrispondenti. Ha, inoltre, filiali nell'Africa Italiana e nelle Americhe, e controlla varie filazioni autonome, fra le quali il « Banco di Napoli Albania ».

L'ISTITUTO PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELL'ITALIA MERIDIONALE, CREATO DAL BANCO DI NAPOLI.

Nel 1938 il Banco di Napoli ha dato vita allo *Istituto per lo sviluppo economico dell'Italia Meridionale*, col quale viene assicurata la possibilità di assistere le iniziative economiche dell'Italia Meridionale e della Sardegna sul piano della politica autarchica del Regime. Il Banco di Napoli, la cui opera ed influenza nell'economia nazionale in genere ed in quella meridionale in specie è in primo piano per la importanza di fattore patrimoniale e per l'entità e l'estensione dell'assistenza creditizia che svolge, già aveva istituito in conformità del precedente Statuto approvato con R. D. L. 2 giugno 1927 n. 829, un fondo per concorso a speciali opere di propulsione economica interessanti le provincie continentali del Mezzogiorno e della Sardegna. Tale fondo non essendo adeguato alle nuove esigenze economiche dell'Italia Meridionale e della Sardegna e non potendo intervenire in forme particolarmente idonee, è stato abolito col nuovo Statuto del Banco approvato con decreto del Duce del 30 aprile 1938-XVI.

Le speciali finalità cui era destinato il fondo suddetto rientrano ora nei compiti ben più ampi e completi del nuovo Ente, mercè il quale il Banco di Napoli potrà assistere e incrementare le iniziative che abbiano lo scopo di valorizzare le risorse economiche delle regioni meridionali nel settore industriale e specialmente quelle che utilizzano materie prime o lavorino prodotti agricoli locali. L'Istituto potrà anche agevolare le imprese che abbiano lo scopo di promuovere o migliorare i servizi di pubblica utilità e lo sviluppo dei mezzi di comunicazione, di intensificare gli

scambi commerciali ed il traffico marittimo per i quali a seguito della conquista dell'Impero, sono sorte nuove possibilità e necessità per il Mezzogiorno d'Italia.

FILIALI DEL BANCO DI NAPOLI IN PUGLIA.

Altamura - Andria - Bari - Barletta - Bitonto - Brindisi - Castellana - Ceglie Messapico - Cerignola - Corato - Fasano - Foggia - Francavilla Fontana - Gallipoli - Gioia del Colle - Grumo Appula - Irsina - Lecce - Lucera - Maglie - Manduria - Manfredonia - Margherita di Savoia - Martina Franca - Matera - Minervino Murge - Mola di Bari - Molfetta - Monopoli - Monte S. Angelo - Montescaglioso - Nardò Ostuni - Pisticci - Putignano - Ruvo di Puglia - Sansevero - Squinzano - Stigliano - Taranto - Trani - Ugento - Vieste.

SEDI DEL «BANCO DI NAPOLI ALBANIA».

Tirana - Argirocastro - Coriza - Durazzo - Porto Edda - Scutari - Valoma.

ENTE AUTONOMO ACQUEDOTTO PUGLIESE.

A Bari hanno sede la Presidenza e la Direzione Generale dell' *Ente Autonomo Acquedotto Pugliese* (Via Bozzi, 20), che, fra l'altro, alimenta anche la zona portuale.

Si tratta di una grande e provvida istituzione: l'Acquedotto, opera veramente romana, il cui proseguimento fu definitivamente assicurato dall'intervento del Governo Fascista, è un enorme complesso di canali e di condutture (circa 3000 km. attualmente), che hanno dato finalmente a Bari e a gran parte della Puglia il tanto necessario approvvigionamento idrico. L'acqua è quella derivata dal fiume Sele, buona e abbondante.

SEZIONE IDROGRAFICA DEL GENIO CIVILE.

A Bari è una *Sezione Autonoma Idrografica del Genio Civile*, che ha sede sul Lungomare Nazario Sauro, Palazzo delle Opere Pubbliche.

REGISTRO ITALIANO NAVALE ED AERONAUTICO.

La sede di Bari del Registro Italiano Navale ed Aeronautico è in via Quarnaro, Palazzo della Banca d'Italia.

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico è competente per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti mercantili nonché degli aeromobili civili di qualunque bandiera, e per l'esercizio di ogni altra funzione riferentesi alla qualità di perito-tecnico in tutto quanto può concernere le industrie navali e aeronautiche.

Sono inoltre ed esclusivamente devolute al Registro Italiano:

a) le operazioni di determinazione ed assegnazione della linea di massimo carico — bordo libero — delle navi;

b) l'esecuzione delle visite agli scafi, agli apparati motori, agli apparecchi ausiliari, agli attrezzi corredi, strumenti e dotazioni delle navi e dei galleggianti prescritte dagli articoli 77 e seguenti del codice della marina mercantile e delle altre disposizioni riguardanti la tutela della vita umana in mare e la sicurezza della navigazione;

c) gli accertamenti e le ispezioni di cui agli articoli 175 e 191 del Codice per la marina mercantile;

d) l'esecuzione delle funzioni attribuite ai periti stazzatori delle vigenti leggi e regolamenti;

e) l'esercizio delle funzioni tecnico-amministrative, scientifiche e statistiche che gli fossero attribuite nel Regno e nelle Colonie dall'Amministrazione della marina mercantile.

Il Registro italiano provvede, inoltre, all'esecuzione delle perizie relative all'esercizio delle industrie marittime disposte dall'autorità amministrativa ed esercita, quando richiesto, le funzioni di perito tecnico in tutto quanto può concernere le attività navali, mercantili ed affini.

R. IST. NAUTICO « FRANCESCO CARACCIOLIO ».

Sede: Via Abate Gimma 291.

Fondato nel 1858, è sede di esami dall'anno scolastico 1883-84. Ha la Sezione Capitani e la Sezione Macchinisti.

La dotazione dell'Istituto nei riguardi dei gabinetti è molto buona ed efficace ai fini didattici. Consta dei gabinetti di macchine, costruzioni e meccanica applicata; gabinetto di astronomia, navigazione e meteorologia; gabinetto di fisica, chimica, misure elettriche e radiotelegrafia; gabinetto di attrezzatura e manovra; gabinetto di geografia. È provvisto di una propria officina meccanica. Possiede, inoltre, alcune imbarcazioni a remi e vele.

Biblioteche: Quella degli insegnanti consta di circa 2000 volumi, fra i quali sono buone opere moderne e periodici diversi.

Quella circolante degli studenti consta di circa 1000 volumi.

Borse di studio: L'Istituto dispone di due borse denominate « Fratelli Pietro e Salvatore Caputi » di lire seicento ciascuna. Le borse vengono assegnate per concorso a studenti della provincia di Bari, iscritti presso l'Istituto e che versino in disagiate condizioni economiche; con preferenza per i figli degli orfani e figli di marittimi e per gli appartenenti all'O. N. B. e alle altre organizzazioni del Partito.

LEGA NAVALE ITALIANA.

La Sede Provinciale di Bari della **Lega Navale Italiana** ha gli uffici sul Lungomare Nazario Sauro.

L'Ente ha la missione di sviluppare il pensiero navale, di rafforzare la coscienza marinara degli italiani e di diffondere la conoscenza dell'alto valore e dell'importanza che ha il fattore marittimo nella vita politica ed economica del Paese. È istituzione di interesse pubblico nazionale a carattere associativo. Dichiarata dal Governo Fascista unico organo nazionale di propaganda marinara, segue le direttive del Capo del Governo e Duce del Fascismo.

Organizza visite a squadre italiane ed estere, provvede alla celebrazione della Giornata del Mare, indice interessanti Regate e gare nautiche.

APPENDICE

LE CONSUETUDINI BARESI.

Le consuetudines barenses, la cui notizia più antica risale al 1204, hanno grande importanza per la vetustà delle loro norme, che pare, per giunta, che siano il rifacimento di più antiche consuetudini meridionali.

Esse, nel loro insieme, ci presentano, infatti, una somma di regole non contestate nè contestabili per antichità e saggezza.

Alcune disposizioni, sia della raccolta del giudice Andrea che di quella dello Sparano, interessano il diritto marittimo privato, e precisamente sono le seguenti:

Consuetudines barenses compilatae per iudicem Sparrum.

Rubrica XXII - De nautica pecunia.

Rubrica XXV - De dilatione.

Rubrica XXXVI - Qualiter a comunione navium discedi potest, si navis fuerit spoliata.

Rubrica XXXVII - De iure prothomiseos.

Consuetudines barenses compilatae per iudicem Andream.

Rubrica XI - De iure prothomiseos.

Delle consuetudines barenses ci lasciò un commentario Vincenzo Massilla (1) che visse nel 1600, commentario che certamente qualche vantaggio ha arrecato, perchè anche oggi per la interpretazione di alcune usanze si ricorre all'autorità sua come di persona che visse sotto le consuetudini da lui commentate ed in epoca meno lontana dalla loro compilazione.

(1) Vicentius Maxilla ab Atella - Commentarii super consuetudinibus praeclarae Civitatis Bari - Patavii, 1550.

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO.

La « Gazzetta di Puglia », poi, « Gazzetta del Mezzogiorno », è stata fondata dal Grand'Uff. Raffaele Gorjux, che ne è sempre dinamico Direttore. Il primo numero del quotidiano uscì il 26 febbraio 1922, alla vigilia cioè della Marcia su Roma, e dal primo giorno esso fu tenace sostenitore del movimento fascista.

Giornale dotato di tutti i mezzi della tecnica moderna, ricco di servizi e di notiziario politico, economico, finanziario, nonchè di articoli storici e letterari, esso è uno strumento potente e sicuro del Regime e della sua politica di espansione e di prestigio. E tanto più la sua funzione assume importanza, quanto più si attua la politica mussoliniana, che ha fatto di Bari uno dei centri italiani più importanti per lo sviluppo dei traffici col vicino e col lontano Oriente.

Una città che ha assunto una funzione nazionale e internazionale non può non avere la sua voce (una città senza giornale è come un uomo senza parola) ed è stato merito della « Gazzetta del Mezzogiorno » di avere compreso sin dalla vigilia le ampie e luminose possibilità di Bari. La « Gazzetta del Mezzogiorno » pubblica anche una edizione quotidiana albanese che ha servito magnificamente e con spirito antesignano gli interessi di quella Nazione ormai indissolubilmente legata all'Italia.

Pubblica, inoltre, un settimanale politico, sportivo e di varietà, riccamente illustrato.

A S. CATALDO E' SORTA LA PRIMA STAZIONE R. T. FRA PUNTI FISSI.

Trentasei anni or sono, ai primi di agosto, nella stessa zona di S. Cataldo di Bari, ove oggi sorge la Fiera del Levante, veniva inaugurata la prima Stazione R. T. tra punti fissi. Essa congiungeva per l'ennesima volta, e con legame nuovissimo e meraviglioso, Bari con la sponda opposta.

Si trattava della prima Stazione R. T. fra punti fissi impiantata in Europa.

La stampa del tempo dette il massimo rilievo all'avvenimento che apriva nuove vie ai traffici ed ai rapporti internazionali. L'inaugurazione della Stazione radiotelegrafica di S. Cataldo venne definita una pietra miliare nella storia delle comunicazioni.

Il vecchio « Corriere delle Puglie » così, fra l'altro, scriveva :

« Ieri abbiamo parlato della data solenne. Nel campo dello scambio è aperta una nuova via la quale, con tanta straordinaria facilità, ravvicina commercio e industria nello slancio delle intraprese al di là dei monti e dei mari, Bari, che ha avuto ed ha tradizioni gloriose che son l'elemento essenziale della sua vita, può rendersi conto dell'immenso vantaggio che le arreca la Stazione radio ».

Allorchè Marconi stabilì le regolari comunicazioni fra Bari ed Antivari, Bari sentì che una nuova tappa era segnata nella sua vita ascensionale, che il Fascismo doveva poi tradurre in una lunga teoria di mete raggiunte.

Da allora molto cammino è stato compiuto, e quanto e quale contributo è stato apportato dalla radiotelegrafia all'incivilimento umano!

PARTENZE DELL'« ADRIATICA » DAL PORTO DI BARI

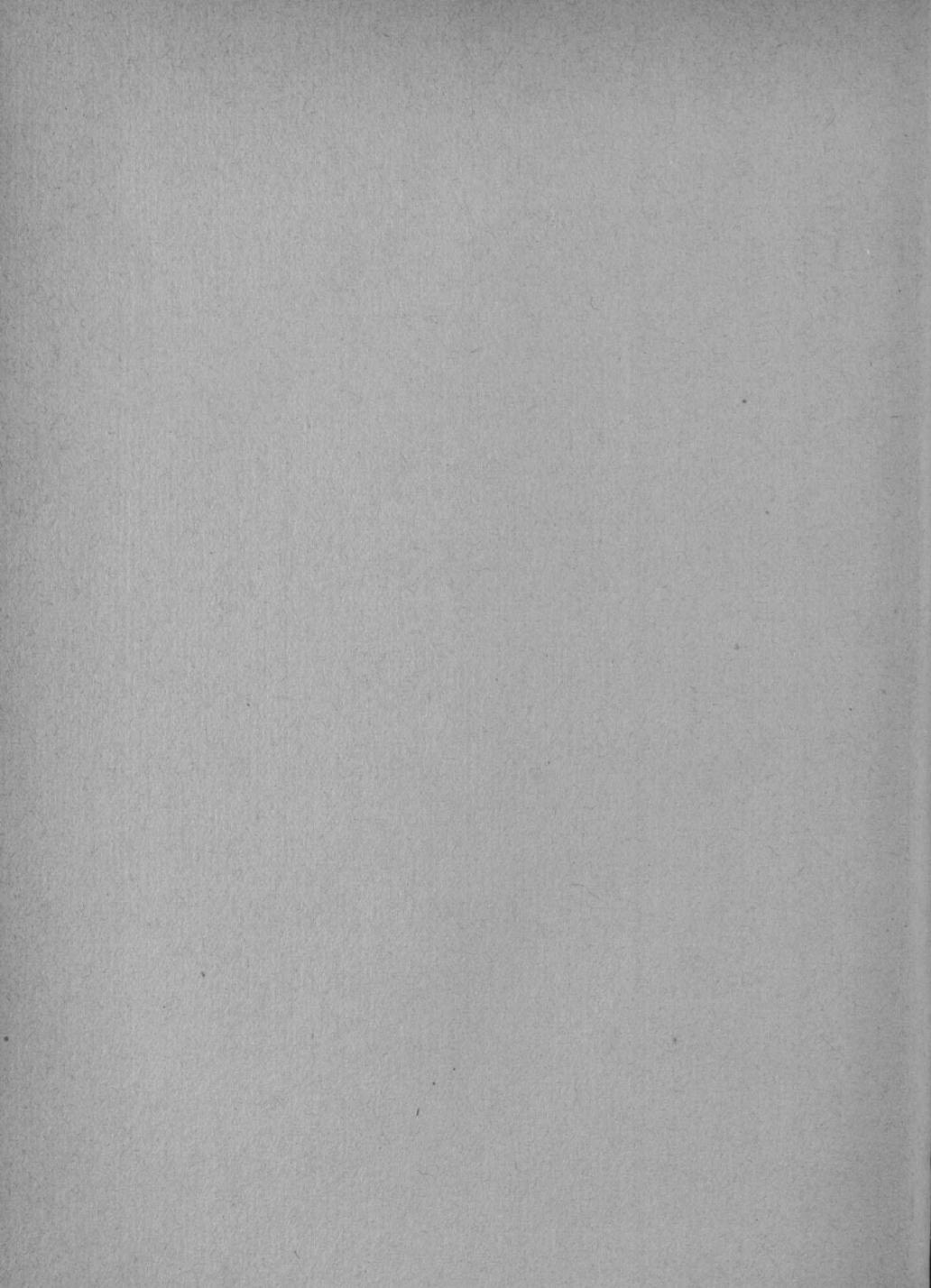
- Ogni giorno, comprese le domeniche, ore 23: per Durazzo.
- Ogni lunedì, ore 2,30: per Manfredonia, Barletta.
- Ogni due lunedì, ore 14: per Brindisi, Patrasso, Calamata, Limassol, Famagosta, Messina, Alessandretta, Beirut, Caifa, Giaffa, P. Said, Alessandria, Candia.
- Ogni due lunedì, ore 8: per Brindisi, Pireo, Alessandria, P. Said, Mersina, Famagosta, Larnaca, Rodi.
- Ogni martedì, ore 10: per Monopoli, Brindisi, Valona, Durazzo, S. G. Medua, Antivari, Cattaro, Gravosa, Lagosta, Spalato, Sebenico, Zara, Lussino, Pola, Trieste, Venezia.
- Ogni martedì, ore 15: per Brindisi, Porto Edda.
- Ogni due martedì, ore 11: per Brindisi, Pireo, Salonico, Istanbul, Burgas, Varna, Costanza, Galatz, Bralla.
- Ogni venerdì, ore 15: per Gravosa, Lagosta, Spalato, Zara, Venezia, Trieste.
- Ogni due venerdì, ore 2: per Brindisi, Lero, Calino, Coò, Rodi, Alessandria.
- Ogni due venerdì, ore 22: per Venezia, Trieste.
- Ogni domenica, ore 7: per Molfetta, Barletta, Manfredonia, Tremiti, Rodi, Peschici, Vlesti,
- Ogni domenica, ore 10: per Durazzo.
- Ogni domenica, ore 15: per Brindisi, Valona.
- Ogni due domeniche, ore 10: per Trieste, Venezia.

* * *

Gli Uffici della Sede di Bari della S. A. di Navigazione «Adriatica» hanno sede in via Calefafi, angolo via Vittorio Veneto (Palazzo S. Ferdinando) (tel. 12-825).

Nel porto vi è un Ufficio Succursale al Molo Gaetano Postiglione (tel. 12-256).

BIBLIOGRAFIA



BIBLIOGRAFIA

- ALIANELLI NICOLA - **Delle antiche consuetudini e leggi marittime nelle provincie napoletane.** Napoli, 1871.
- AMENDOLA ANTONIO - **Assimilazione economica dell'Albania.** Con una prefazione di Antonio La Rocca. Napoli, 1939-XVII. Edizione «Porti d'Italia».
- BERTOLINI ANGELO - **Dati sommari sulla struttura economica della provincia di Bari.** Bari 1924. Camera di Commercio ed Industria.
- BUGGELLI LUCIO - **Bari per l'autarchia - Antonio Larocca parla al «Sole» dei compiti mercantili di Bari e della Puglia** ed altri articoli, nel giornale «Il Sole» di Milano. Anno 1939-XVII.
- CARABELLESE FRANCESCO - **Bilancio di un'accomandata di Casa Medici in Puglia nel 1477 e relazioni commerciali fra la Puglia e Firenze,** in «Archivio storico pugliese» vol. II, fasc. 1-2.
- CARABELLESE FRANCESCO - **Le relazioni commerciali fra la Puglia e la Repubblica di Venezia dal secolo X al XV.** Trani, 1897.
- CARELLI GIUSEPPE - **Il porto di Bari,** in «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», Volume LXIII.
- DAMIANI FRANCESCO - **Il porto di Bari.** Bari 1917.
- DE LUCA FERDINANDO e MASTRIANI RAFFAELE - **Dizionario corografico del Reame di Napoli.** Milano, 1852, Civelli.
- Descrizione topografica, fisica, economica, politica dei Reali domini di quà dal Faro nel Regno delle due Sicilie,** con cenni storici fin dai tempi avanti il dominio dei romani. Napoli, Turchini, 1830-33 - tomi 3. (Nel Tomo Primo, Cap. III, a pagine 176 e seguenti: Vicende del commercio e della navigazione).
- DI CROLLALANZA ARALDO - **Per l'efficienza del Triangolo meridionale: L'AUTOSTRADA NAPOLI - BARI,** ed altri articoli, in «Gazzetta del Mezzogiorno» annata 1939-XVII.
- FINAMORE PEPE L. - **Pianta del porto di Bari e notizie intorno allo stesso,** in «Sulle condizioni della

marina mercantile italiana al 31 dicembre 1886 - Relazione del Direttore Generale della Marina mercantile a S. E. il Ministro della Marina », e così per gli anni seguenti. Con una carta alla scala di 1:13.900.

GIORDANO L. - **Intorno alla struttura di un nuovo porto in Bari.** Bari, 1853, tip. Cannone (con una tavola in litografia).

GUIDA PER IL COMMERCIO COL LEVANTE - Edita dall'Istituto di Geografia economica della R. Università di Trieste e dalla Camera di Commercio Italiana Orientale di Bari. Trieste. 1931-IX.

LASORSA S. - **La vita di Bari durante il Sec. XIX.**

LA TERRA DI BARI sotto l'aspetto storico economico e naturale. Pubblicazione della Provincia di Bari per la Esposizione Universale di Parigi - 3 volumi in 4. Trani 1900. (Il primo volume contiene, in appendice, un « saggio di bibliografia » sulla Terra di Bari).

MARESCALCHI ARTURO - **Il volo agricolo dell'Italia.** Volume 2°. Milano. 1938-XVI. Consociazione turistica Italiana.

MASSA T. - **Le consuetudini della città di Bari.** Studi e ricerche. Bari.

MAXILLA VINCENTIUS ab ATELLA - **Commentarii super consuetudinibus praeclarae Civitatis Bari.** Patavii, 1550.

MILELLA SAVERIO - **Relazione sul progetto di costruzione di uno scalo di alaggio ed annesse officine nel porto di Bari.** Bari, 1890.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - **Porti marittimi d'Italia.** Roma, 1905.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - **Le opere marittime nell'ultimo ventennio.** Roma, 1926, IV.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - **I grandi porti marittimi d'Italia.** Roma, 1931-IX.

PARDESSUS I. M. - **Us et coutumes de la mer, ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen age.** Paris, 1834-47, Imprimerie Royale.

PETRONE GIULIO - **Storia di Bari.** Napoli, 1856.

SARLO FRANCESCO - **Il sistema monetario in Puglia nel Sec. IX durante la dominazione bizantina**, in «Arte e storia». Anno XIII.

SCHAUBE A. - **Storia del commercio dei popoli latini del Mediterraneo sino alla fine delle Crociate**. Traduzione italiana di Bonfante. Torino, 1910.

SERINO GAETANO - **Il porto di Bari**, in «Rassegna economica del Banco di Napoli». Fascicolo di Giugno 1935-XIV, pag. 382 e seg.).

VOLPE - Mentre andiamo in macchina apprendiamo che è alle stampe uno **studio economico sul porto di Bari** dovuto al **dott. Volpe**, della Confederazione Lavoratori del Commercio, studio che, per la preparazione dell'autore, non mancherà di essere un lavoro fondamentale sulle possibilità economiche del grande porto adriatico.

VITERBO MICHELE - **Napoli - Bari - Palermo**, in «Gazzetta del Mezzogiorno» 28 giugno 1939-XVII.

ZAMBLER e CARABELLESE - **Le relazioni commerciali fra la Puglia e la Repubblica di Venezia dal secolo X al XV**. Roma, 1898.

INDICI

PREFAZIONE	5
L'ORIENTE CI APRE LE PORTE	9
PARTE INTRODUTTIVA	17
Bari è da duemila anni un grande emporio commerciale e marittimo	19
PARTE TOPOGRAFICA	43
Lo sviluppo topografico del porto di Bari al 1905	45
Lo sviluppo topografico del porto di Bari dal 1905 al 1922	50
Il grande porto di Bari, superba ed imperiale realizzazione del Regime	53
Denominazione delle opere e dei bacini	58
FONDALI	63
PARTE TECNICA	65
Posizione geografica del porto	67
Declinazione magnetica	67
Traversia	67
Segni precursori	67
Correnti	67
Marea	68
Salsedine	68
Temperatura	68
Colorazione	69
Trasparenza	69
Altezza delle onde	69
Profondità	69
Fondo marino	70
Climatologia	70
Fuochi	71
PARTE AMMINISTRATIVA	73
Regia Direzione marittima	75
Servizi di competenza della R. Direzione marittima	75
Commissione inquirente sui naufragi e i sinistri marittimi	75
Uffici di collocamento della gente di mare	75
Circoscrizione della R. Direzione marittima	76
R. Capitaneria di Porto	77

Servizi di competenza della R. Capitaneria	77
R. Ufficio del lavoro portuale	80
Competenza del R. Ufficio del lavoro	80
Consiglio del lavoro portuale	81
Competenza del Consiglio del lavoro	81
Milizia Portuaria	82
PARTE GEOGRAFICA	83
Distanze nautiche tra il porto di Bari e gli altri porti italiani	85
Distanze nautiche tra il porto di Bari e gli altri porti mediterranei	85
Distanze ferroviarie fra la Stazione di Bari Cen- trale e le Stazioni di tutti gli altri Capoluo- ghi di Provincia	86
Distanze ferroviarie fra la Stazione di Bari Cen- trale e i transiti internazionali di terra e di mare	88
Distanze stradali fra Bari e le principali città del- l'Italia Centrale e Meridionale	88
Distanze aeree	89
TASSE E SERVIZI PORTUALI	91
Tasse di ancoraggio	93
Tassa di ancoraggio ridotta	93
Sopratassa di ancoraggio	94
Diritti marittimi diversi	94
Tasse passeggeri	95
Navi in crociera turistica	95
Servizio di pilotaggio	95
Tariffe di pilotaggio	96
Servizio di rimorchio	96
Tariffe di ormeggio e disormeggio	96
Tariffe per la fornitura di acqua alle navi	97
Servizio di palombari	97
Vigili del Fuoco	98
Mezzi Meccanici Portuali	98
Stazione Marittima	99
Servizi Sanitari	99
Tariffe per il trasporto dei bagagli	99
ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO	101
Ordinamento del lavoro nel porto di Bari	103
Leggi e decreti relativi alla disciplina del lavoro nei porti del Regno	104

Regolamento di lavoro del porto	105
Orario di lavoro	107
Norme comuni per i piroscafi da carico e di linea	107
Disposizioni speciali per piroscafi da carico	110
Disposizioni speciali per i piroscafi di linea	111
Norme speciali per gli agenti e per gli spedizionieri marittimi	113
TARIFFE DI LAVORO	117
Avvertenze preliminari alle tariffe per le operazioni di stivaggio, distivaggio, sottoparanco e banchina	119
Tariffa a) piroscafi di linea	120
Tariffa b) piroscafi da carico	124
Tariffa c) velieri e motovelieri	126
Lavoro straordinario, inoperosità ed attesa, spostamento di merci sulla banchina, fitto di copertoni, pesature, insaccatura, nolo della trattrice, ecc.	128
Tariffe della Sezione Banchina	129
Note alle tariffe di lavoro	132
Tariffe della Sez. Banchina « Deposito Franco »	134
USI DI PIAZZA	135
Usi mercantili marittimi e portuali	137
Nolo, polizze di carico e avarie	137
Stivaggio e distivaggio, caricazione e scaricaz.	139
Stallie	142
Controstallie	143
Clausola C. I. F.	144
Clausola F. O. B.	145
Clausola F. A. S.	147
Clausola Franco Vagone	147
Clausola Franco Consegna	148
Clausola C. e F.	149
PARTE DOGANALE	151
Uffici della R. Dogana e della R. Guardia di Finanza	153
Legge e regolamento doganale	153
Obbligo del manifesto	154
Contenuto del manifesto	154
Mancanza del manifesto	156
Visita sommaria a bordo	156
Presentazione del manifesto alla Dogana	156
Avvenimenti fortuiti e forza maggiore	157

Regime fiscale delle provviste di bordo	157
Imbarco, sbarco e trasbordo delle merci	158
Sbarco temporaneo di attrezzi e suppellettili di bordo	159
Diritti marittimi	159
Perquisizioni a bordo di bastimenti	159
Manifesto di partenza	160
Permesso di partenza	160
MAGAZZINI PORTUALI	163
Depositi franchi e magazzini generali	165
Il deposito franco « Antonio de Tullio »	165
Norme generali di tariffe per il Deposito franco	166
I Magazzini generali di Bari	167
Il Frigorifero Municipale di Bari	168
LA SFERA DI INFLUENZA	169
A Bari, attraverso il suo porto, si connette un va- sto programma di espansione	171
Linee marittime che toccano il porto di Bari	175
Allacciamenti ferroviari del porto di Bari	177
Facilitazioni di tariffa per i trasporti da o per la Stazione di Bari Marittima	178
Allacciamenti stradali del porto di Bari - L' Au- tostrada Napoli-Bari	184
Allacciamenti aerei di Bari	189
I TRAFFICI PORTUALI	191
Merci sbarcate ed imbarcate nel porto di Bari dal 1895 al 1938-XVI	193
LA VITA ECONOMICA DELLA CITTA'	195
Organizzazione Corporativa e sviluppi dell' indu- stria e del commercio nella provincia di Bari	197
L'industria della pesca	200
Armatori del Compartimento di Bari	201
Organizzazione Corporativa e sviluppo dell' agri- coltura nella provincia di Bari	203
Attività e mete del turismo barese	205
LA FIERA DEL LEVANTE	207
Panorama della X Fiera del Levante	209
LA CAMERA DI COMMERCIO ITALO - ORIEN- TALE	219
Realizzazioni, orizzonti e mete della Camera di Commercio Italo-Orientale	221

PARTE CORPORATIVA	227
Consiglio e Ufficio Provinciale delle Corporazioni .	229
Ispettorato Corporativo	230
Il Banco di Napoli	231
L'Istituto per lo sviluppo economico dell'Italia Meridionale, creato dal Banco di Napoli .	233
Organizzazione del Banco di Napoli in Puglia .	234
Organizzazione del Banco di Napoli in Albania .	234
Ente Autonomo Acquedotto Pugliese	234
Sezione Idrografica del Genio Civile	235
Registro Italiano Navale ed Aeronautico	235
Regio Istituto Nautico « Francesco Caracciolo » .	236
Lega Navale Italiana	236
APPENDICE	237
Le « Consuetudini baresi »	239
La Gazzetta del Mezzogiorno	240
A S. Cataldo è sorta la prima Stazione R. T. fra punti fissi	241
Partenze dell'« Adriatica » dal porto di Bari .	242
BIBLIOGRAFIA	243
INDICI	249

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI.

- Veduta panoramica di Bari nel 1700. (Fuori testo).
 La prima edizione a stampa delle « Consuetudines
 Barenses ». (Fuori testo).
 Il porto di Bari nelle epiche giornate della liberazio-
 ne dell'Albania. (Fuori testo).
 Il « Quartiere Orientale » alla X Fiera del Levante.
 (Fuori testo).
 Lavori di rinnovamento alla X Fiera del Levante.
 (Fuori testo).

INDICE DELLE PIANTE.

- Piano delle opere del porto di Bari alla fine del 1905.
 (Pagina 47).
 Carta degli allacciamenti stradali e ferroviari di Bari.
 (Pagina 185).
 Piano generale attuale del porto di Bari. (Fuori testo).

PORTI D'ITALIA

Tutte le nostre illustrazioni storiche, geografiche tecniche, economiche statistiche e tariffarie dei porti d'Italia sono compilate in base al seguente piano redazionale, adattato, tuttavia e volta per volta, alle caratteristiche ed agli sviluppi di ogni singolo porto.

Ogni riproduzione ed ogni imitazione, totale o parziale, del sistema e dei criteri redazionali di queste illustrazioni sono pertanto, assolutamente vietate a termine di legge, essendo riservati tutti i relativi diritti.

Parte introduttiva.

1. Sintesi storica delle origini e sviluppo della vita portuale e marittima locale.
2. Lo sviluppo topografico del porto. Lo sviluppo di traffici.
3. Lo sviluppo potenziale: funzione economica, correnti di traffico e sfera di influenza.
4. La vita economica e corporativa della Città e della regione.

Parte descrittiva.

1. Descrizione metodica e topografica, denominazione e destinazione pratica delle opere, zone, bacini, spazi, ecc. del porto.

Parte tecnica e geografica.

1. Posizione, marea, traversia, correnti, climatologia, fondo marino, etc.
2. Distanze nautiche. Linee regolari di navigazione.
3. Distanze ferroviarie e stradali. Strade, ferrovie, linee aeree.
4. Fuochi e segnali.
5. Norme di entrata ed uscita delle navi. Attracchi.

Parte amministrativa.

1. Autorità, enti ed uffici portuali (sedi, competenze, orari, ecc.).

Tasse e servizi portuali.

1. Tasse, patenti, costituiti, diritti, ancoraggio, ecc.
2. Pilotaggio, rimorchio, ormeggio, disormeggio, battelli.
3. Fornitura di acqua, luce, telefono, zavorra, servizi postali.
4. Rimozione rifiuti di bordo, imposte di consumo.
5. Concessioni portuali e relativi canoni; servizi vari.

Parte arredativa.

1. Servizi navi: bacini, palombari, picchiettini, riparazioni, ecc.
2. Servizi passeggeri: stazioni marittime, stazioni ferroviarie portuali, idroscali, aeroporti, servizi bagagli, uffici turistici, guide.
3. Servizi merci: mezzi meccanici, pontoni, magazzini generali, depositi franchi, frigoriferi, silos, docks, capannoni, ecc.

Dogana e regolamento generale doganale.

1. Posti, uffici e servizi di dogana, regolamento doganale.

Organizzazione del lavoro - Tariffario.

1. Organizzazione del lavoro in porto, compagnie portuali, norme generali di lavoro, imprese di sbarco ed imbarco.
2. Previdenza, assicurazioni, infortuni (norme, tariffe, ecc.).
3. Tariffe di lavoro, attrezzi, guardianaggio, pesatura, ecc.

Usi e consuetudini.

1. Consuetudini ed usi locali riconosciuti ed accertati.

Parte corporativa.

1. Enti economici e corporativi cittadini che hanno comunque rapporti ed ingerenze con la vita ed il traffico portuale.
2. Istituti, scuole, associazioni, ecc., che hanno comunque rapporti con la vita ed il traffico portuale.
3. Consolati, camere di commercio.

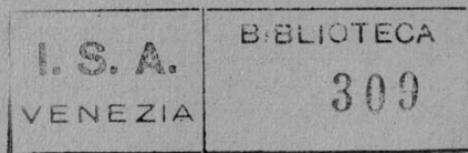
Parte commerciale.

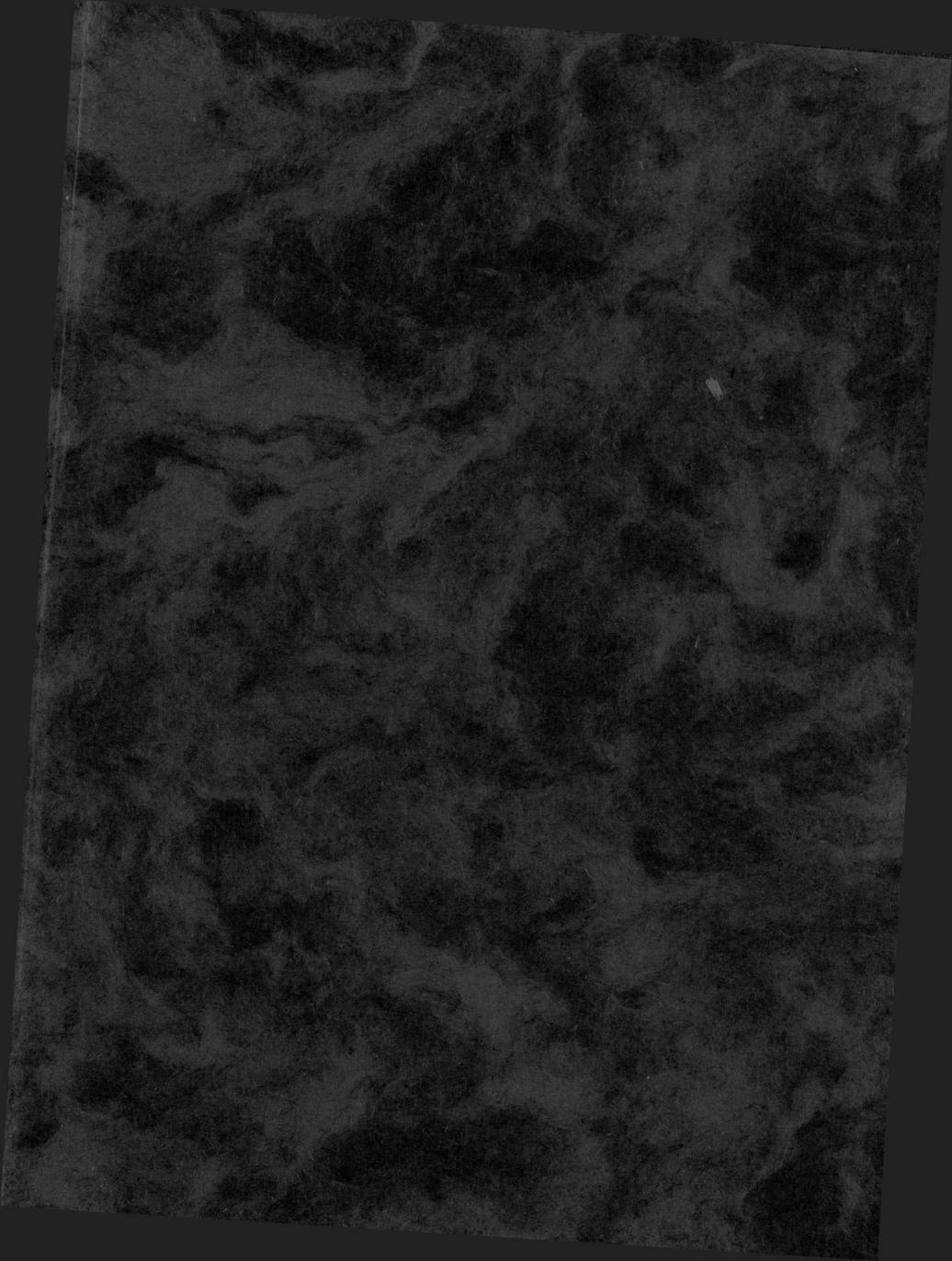
1. Indirizzario di armatori, agenti di navigazione, fornitori navali, avvocati marittimi, assicuratori, officine di riparazioni, spedizionieri, imprese marittime e portuali, banche, alberghi, ecc.

Indici.

Piante topografiche.

Illustrazioni.





ISTITUTO

BIBLIOTECA

UNIVERSITÀ

111130